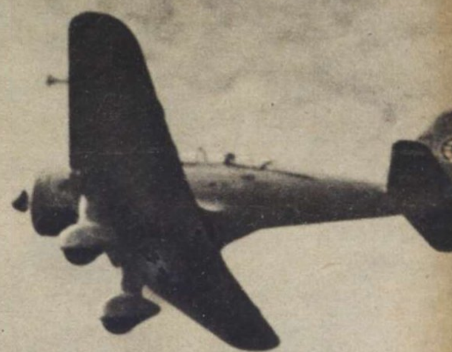
MAGYAR
SZÁRNYAK
SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL
1941. DECEMBER 15. (24. SZÁM)







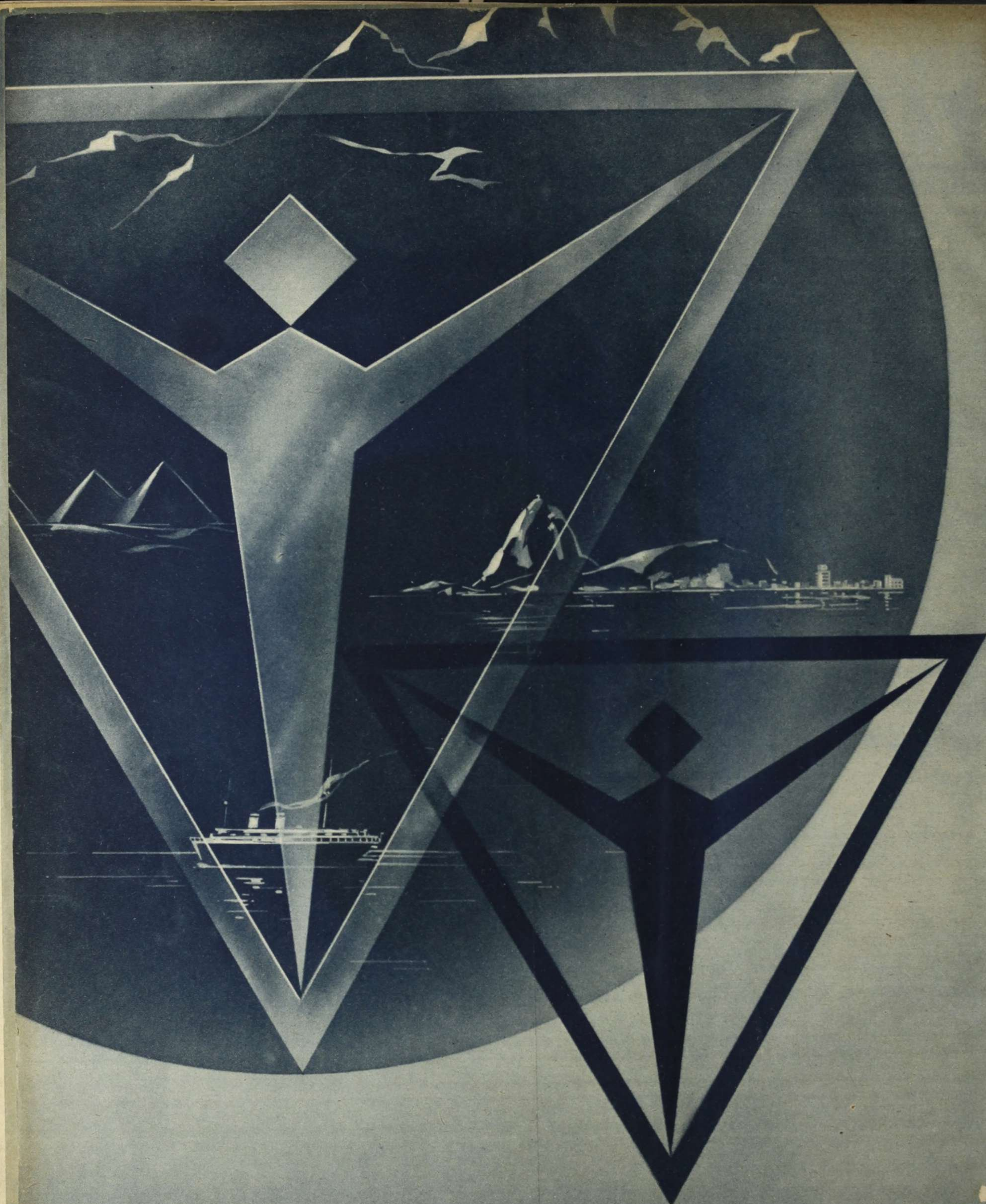




Karácsonyi szám



Japán zuhanóbombázók...


JUNKERS
FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.
JFM

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 24. SZÁM * BUDAPEST, 1941 DECEMBER 15

HÍVOM A MAGYAR IFJÚSÁGOT

a magyar levegőtenger meghódítására, hívom a szent magyar haza határainak védelmére, hívom repülőink dicsőségövezte zászlai alá.

Bizalommal és hittel hívom az apákat, anyákat, fiatalokat és öregeket, hívom a magyar társadalom minden tagját, de elsősorban a repülni vágyó magyar ifjúságot nemzeti repülésügyünk szolgálatára.

A magyar jövő egyik legfontosabb záloga az erős magyar repülés s a magyar repülők száma és kiválósága határozza meg a jövőben Európában, mint egyik legfontosabb tényező, helyzetünket, biztonságunkat és szavunk súlyát.

vitéz Horthy István

államtitkár, a HMNRA elnöke

Kiképzésre jelentkezni lehet a Magyar Aero Szövetségnél Budapest, V., Vigadó-utca 2. Tájékoztató a 39. és 40. oldalon

Talán legsúlyosabb időszakát éli az emberiség ma, amikor Kelet-Ázsia vezető nemzetének hadbalépésével világháborúvá szélesedett a kis danzigi korridor miatt kirobbant háború. A szegény és gazdag népeknek, az új rend harcosainak és a régi roskadozó világ védőinek, a munkának és a pénznek küzdelme mind az öt világrészre kiterjedt.

Ez a nagy tűz, amiben elégnek a korhadt régi gerendák és nemesedik az izzó acél, a huszonkét évvel ezelőtt végetért világháború hamualatti parazsából keletkezett. Ma újból többszázmillió ember áll az egyik oldalon és ugyancsak százmilliók a túlsó oldalon, hogy fegyverrel tegyenek igazságot az értelem és a szív önző módon meghiúsított békés rendezési kísérlete helyett.

Miért kellett ennek így történni, miért vitték önző és makacs öregek az emberiség fiataljait a munkapadtól a harcterekre, ma már sejtjük. Elodázni akarták egy idejétmult világrend dicstelen kimúlását egy elkorhadt gazdasági rend helyett a munkán alapuló új termelési rend nekik nem kedvező kifejlődését, a világ javainak igazságosabb elosztását.

Harmadik éve zúg a háború vihara, új hősök, új tettek és új győzelmek alapozzák a jövőt, a mi magyar jövőnket is. Megnagyobbodott országunk a bolsevizmus elleni kereszteshadjáratban és azt megelőzőleg a Párizsban ellenünk és területünkből megalakított délszláv állam elleni harcban fegyverrel a kézben vett részt. A hathónapos nehéz harcokból most tértek vissza csapataink, éppen karácsonyra értek haza.

Mert amíg mult az év és a világ egyik nagy esemény és küzdelem után a másikat élte át, amíg az emberiség nem is gondolhatott másra, mint munkára és harcra, csendben és észrevétlenül, de mint közel két évezred óta mindig, megjött a karácsony.

A keresztény civilizáció ma két ellenséges táborban, sőt egyik elvakult része éppen a karácsony szimbólumának legnagyobb tagadójának táborában várja a szent ünnepet. Az az oldal is várja, mert a mai háborús vezetőréteg nem jelenti az elnémított tömegeket is. Külön-külön, lélekben egymástól elszakadva, de nézi az emberiség a betlehemi csillagot.

Idén harcolni kellett a karácsonyért, a nyugati keresztény civilizációért. Tizenkét nemzet keresztes hadának világraszóló győzelmei biztosították a bolsevizmus sötét és sátáni terveivel szemben azt, hogy Európában újabbezer évre lesz karácsony, lesz ünnepe a békének és szeretetnek.

Katonák építik a jövőt, nem pacifisták. Amíg harcolunk, nem ábrándozhatunk a békéről, de karácsonykor az arcvonalon küzdő katona gondolata az otthoniakkal, az eljövendő békében egyesül.

A bethlehemi csillagot ma még viharfelhők takarják, de már frissítő szél kezdi hajtani a sötét felhőket. Ütemesen halad egy győzelmes sereg az első béke-karácsony felé, amikor az emberiség megbékélve, újra egymásra talál a csillag szent fényében. A világnak ezt a nagy ünnepét hozza meg nekünk az isteni Gondviselés, Kárpátok által határolt integer hazánkban.

B. T.



ÖRÖK KARÁCSONY

LÉGIHÁBORÚ

1941 november 25-től, december 15-ig

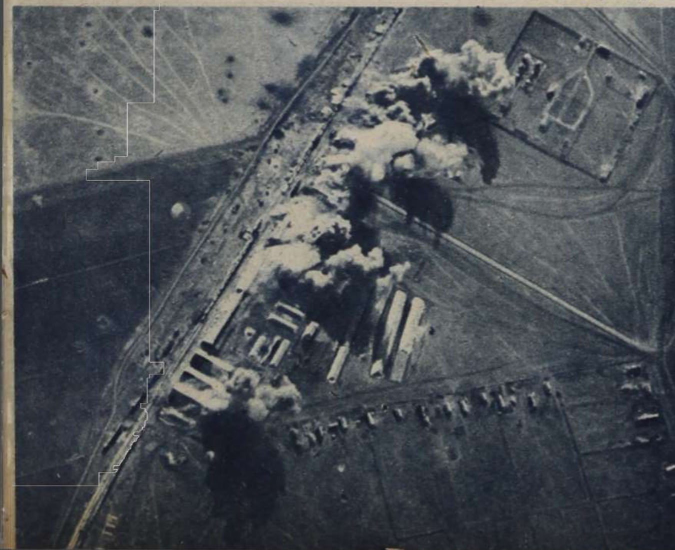
A mult hónap végének és december első harmadának hadieseményei: Keleten a hadműveletek időjárásokozta téli visszaesése; Észak-Afrikában az első cirenaikai angol támadás kudarca és a második támadás megindulása, a tengeren a japán hadüzenetet követő csendes-óceáni légi és tengeri bevezető harcok és végül a keletafrikai új harcterek köré csoportosulnak.

A katonai és világpolitikai helyzetben bekövetkezett nagy változások az elmult napokat a világháborúra kiszélesedett világnézeti háború egyik döntő időszakává tették. Az Európára és Észak-Afrikára lokalizált kétéves háború ezerkilométerekkel keletre új háborús konfliktust robbantott ki, amelynek rendkívüli légi, tengeri és szárazföldi kezdeti sikerei Japánt helyezik az események előterébe. A japán császár hadüzenete az Északamerikai Egyesült Államok és az angol birodalom címére, egész sor amerikai vazallus állam és az angol dominiumok ellen-hadüzenetét váltotta ki. A japán-szovjet megnemtámadási szerződés azonban érvényben maradt, csak a Csung-King-i kínai kormány üzent öt évi véres háború után formailag is hadat Japánnak.

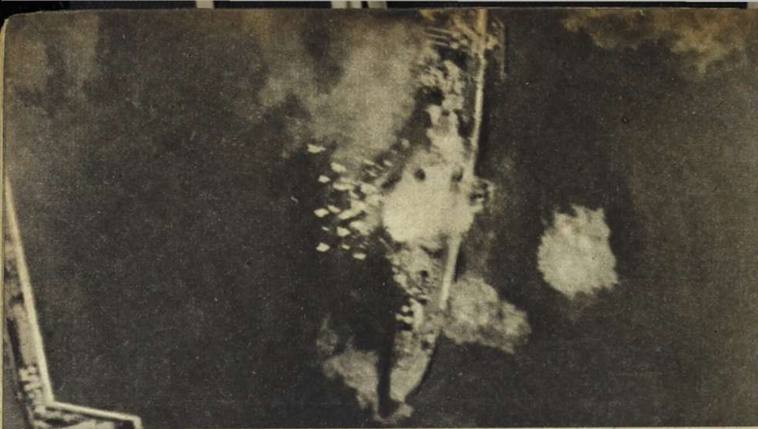
Az eseményeket sorrendbe szedve, a szovjet arcvonalon északon a finn csapatok az Onega-tó északi sarkánál és a Szvir-folyónál arcvonalukat a Szovjet felé megszilárdították. Moszkvánál a város szűkebb félkörben történt körülvétele, a Donec vidékén a Rosztovtól nyugatra keresztülvitt frontkiegyenesítés után a német csapatok a hadműveletek végzését beszüntették. Nem a volt világháborús értelemben vett állóharcra rendezkedtek be, hanem a szigorú tél által nehézzé tett, nagy mozgatásokkal járó hadászati tevékenységet szüntették be. Helyi harcok, kisebb kötelékek harcászati alkalmazása nem szűnt meg, főleg nem állt meg a német légierő további erős tevékenysége.

A német légierő a Murman-vasút több szakasza ellen, Szentpétervár hadicéljai, Moszkva és a Donec-vidék mögötti területeken levő csapattáborokra és összeköttetésekre nem szünt meg támadásait nappal és éjjel megismételni. Különösen eredményesek voltak a szovjet helyi ellentámadásai ellen végzett bomba- és alacsonytámadások. A harcot felvevő szovjet légierő december első tíz napján 268 gépet veszített 24 német géppel szemben. A szovjet légierő vesztesége a 17.500 gépet elérte napjainkig. Olyan óriási gépszám, amit csak azért is jó elképzelni, mert már nincs. Európa keletén egy légi nagyhatalom semmisült meg, hogy soha fel ne támadjon. A német légierő viszont elkerülhetetlen, de ezévi hatalmas küzdelmeihez mért csekély veszteség árán Keleten megakadályoz minden olyan szovjet próbálkozást, ami a kemény tél okozta földi hadműveleti szünetet saját erősödésére használhatná. A repülőterek, a még megmaradt né-

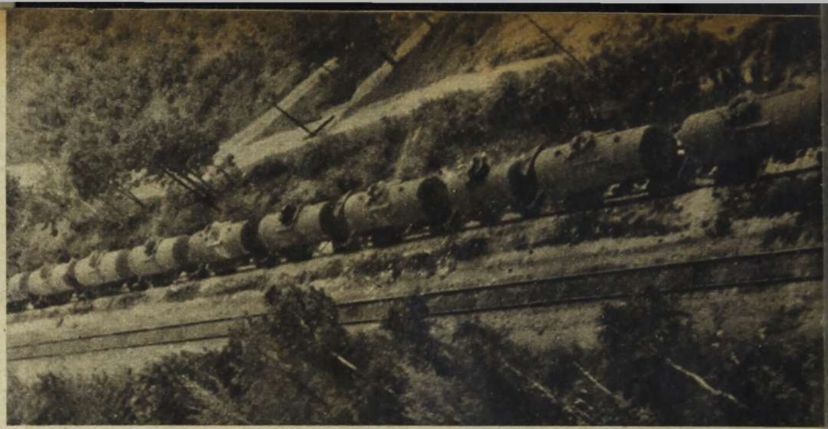
Szovjet pályaudvarokat támad a német légierő







Egy szovjet csatahajót telibe talált egy német stuka bombája



Támadás egy vasúti szerelvény ellen

hány repülőgyártelep ismétlődő légitámadások alatt áll Gorkij, Moszkva és a Don vidékén.

Kétszeresen fontosak ezek a légitámadások azóta, amióta az Északamerikai Egyesült Államok Japánnal háborúba kerülve a Szovjetnek igért nagyszabású támogatásukat repülő, harckocsi és egyéb hadianyagban nem fogják tudni teljesíteni. A támogatásnak nem csak az USA szükséglet és háborús veszteség pótlása képezi akadályát, mint inkább az, hogy a szovjet, vagy perzsa kikötők felé irányuló convoyoknak a japán hajóhad által veszélyeztetett tengerrészeken kellene áthaladni.

A Szovjet a Keleti-tengeren kiürítette Hangö félszigetet, ezzel Kronstadt-tól nyugatra már semmije sincs és a keleti tengeri flotta, a kereskedelmi hajók maradéka egész kis tengerrészre összpontosítva várja elkerülhetetlen sorsát. Az orosz csapatok s repülők megismétlődő és emberéletet feleslegesen pocsékoló támadásai Szentpétervár, Moszkva és Taganrog környékén súlyos veszteségek mellett omlanak össze. Szebasztopol és vidékén csak kisebb harcok folynak, a Fekete-tengeri szovjet hajók kaukázusi kikötőkből sem fejtenek ki komolyabb tevékenységet.

Azáltal, hogy a szovjet arcvonal a tél folyamán szinte mellékhadszíntérré válik, a földi csapatok ha pihenőnek nem is nevezhető helyzetbe kerülnek, de mégis a közel féléves megerőltető harc után kifújhatják magukat. A német légierő felderítő és harci kötelékeire hárul hónapokra az a feladat, hogy esetleges szovjet támadásokat még csirájában felismerjen és megbénítson. Ismerve azonban a szovjet véres veszteségeit, az ellenség oldaláról sem tételezhető fel más, mint helyi jellegű nyugtalanító vállalkozások megismétlése. Az élelem, világítás, fűtés hiánya miatt rettenetes megpróbáltatások előtt álló pétervári és moszkvai polgári lakosság állandó légitámadások között olyan tél előtt áll, amit még a történelem folyamán nem vészelt át. A szovjet háborús akarat erősödését nehéz elképzelni, különösen, mikor nagy demokrata szövetségesei egy olyan háború kezdetén állnak, ami minden erőkifejtésüket igénybe veszi. A szovjet béketapogatózás leplezett hírei mögött a katonai hatalmában megsemmisülésre ítélt bolsevizmus próbálkozásai kereshetők. A keletázsiai és perzsiai csapatok legnagyobb része van már a Fekete-tengerre támaszkodó szovjet balszárnyon, míg Timosenkó, a nagy szervező, a szétszórt és nagyrészt megsemmisült kötelékekből, menekült munkástömegekből és ujoncokból próbál tavaszra új hadosztályokat és hadsereget felállítani, ami a volt félelmetes felszerelésű hatalmas vörös hadseregnek csak árnyéka lesz. Tízmilliós veszteséget nem lehet pótolni.

A szovjet háború margójára tartozik még egy minket magyarokat érzelmileg talán ma is fájdalmasan érintő hír: A vörös hadseregen belül Budjenni marsall, aki 1921-ben majdnem az újonnan született lengyel állam rombadöntője lett, lengyel hadifoglyokból és száműzöttekből külön lengyel sereget szervez a Volga vidékén. Hír szerint négy lengyel hadosztály Anders lengyel tábornok parancsnoksága alatt van alakulóban. A bolsevizmus oldalán küzdő lengyel a mai idők sorstragédiájának egyik szánalomraméltó alakja. A végveszélyben lévő szovjet az európai keresztes hadak ellen tavasszal, a nyugateurópai kultúrához tartozó lengyel csapatokkal fog védekezni.

A német légierő keleten elért nagy sikereit a most lezárult féléves hadműveleti időszak alatt nyugaton védekezésben is kereken 2200 lelőtt és megsemmisített angol gép egészíti ki. *Több mint húszezer gépet vesztett az idei harcok folyamán csupán a németekkel szemben* a Szovjet és Anglia. Ezek a számok a légiháború idei harcainak oly nagy méretű fokozását jelentik, amit talán a jövőben sem lehet túlhaladni. Az elpusztult szovjet légierő helyét az angol-amerikai közelről sem tudja betölteni, különösen ha ezzel szembeállítjuk a december 8-ika óta a tengely oldalán harcoló kiváló és harcedzett japán légiflottát, amelyik már ízelítőt adott rendkívüli harckészségéről.

*

Európa nyugatán folyó légiháborút ebből a szempontból kell megítélni. Az angol légifelszerelési miniszter gyárimunkások előtt tartott beszédében feltűnően hangsúlyozta a bombázógépek építésének mindenekfeletti fontosságát. Angol és amerikai bombázókkal igérte ott — bizonyára még nem volt tudomása a háború keleti kiterjedéséről — hogy a német hadiipart ezekkel fogják a most következő években romokba dönteni. Az eddigi támadások során igaz, hogy ez még megközelítőleg sem sikerült, de majd megmutatjuk, csak termeljetek minél több bombázót. A nagyhatású beszéd után röviddel a munkások is értesülhettek Japán hadbalépéséről, a miniszter pedig a távol keleti háborúhoz szükséges repülő alakulatok anyagi szükségletéről. A Távol-Keleten megvédendő célok, az angolamerikai flotta biztonsága, nem beszélve a szovjetnek igért repülőgép szállításról és a libiai csatában előálló veszteségek pótlásáról, *nem engedi meg a nyugati légiháború jelentős fokozását.* A német hadiipar elleni támadások mindinkább városok és kikötők ellen irányulnak, nem érhetnek el olyan mértéket idén télen sem, ami a német repülőgépipar termelési képességét észrevehetően befolyásolná. Az olyan légiháború pedig, amelyik várható eredménytelensége miatt eleve céltalan, csak felesleges ember- és anyagpocsékolás. Presztizs okokból még jobban fog gyengülni a RAF és az angolnémet légi egyensúly, pláne a japán hadbalépés óta még inkább újévi jókívánság marad.

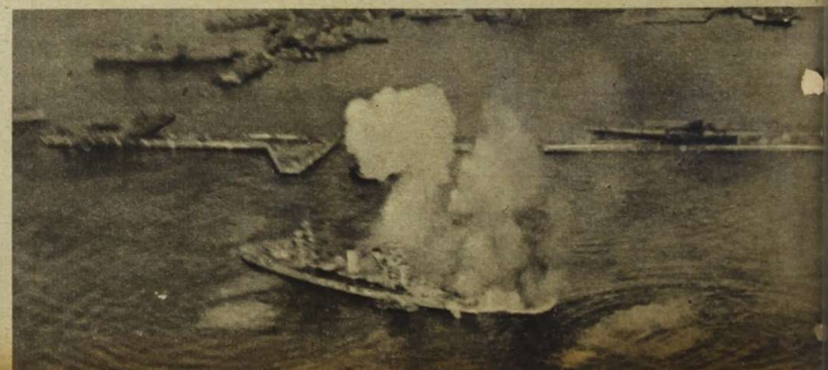
Az angol és német légitámadások nyugaton és az európai partok mentén nem haladták meg a már ismert mértéket. Ugyanígy változatlan a veszteségi arányszám is az angol vadászok és bombázók kárára. Némileg megerősödött az angol repülők támadása a német hajózás ellen. Narviktól—Bordeauxig jelentős német hajóforgalom alakult ki, ezt igyekszik az angol légierő zavarni.

*

Repülőteret támadnak a német gépek



A szovjet »Oktjabrskaja Revolucija« csatahajóját bombatalálat érte





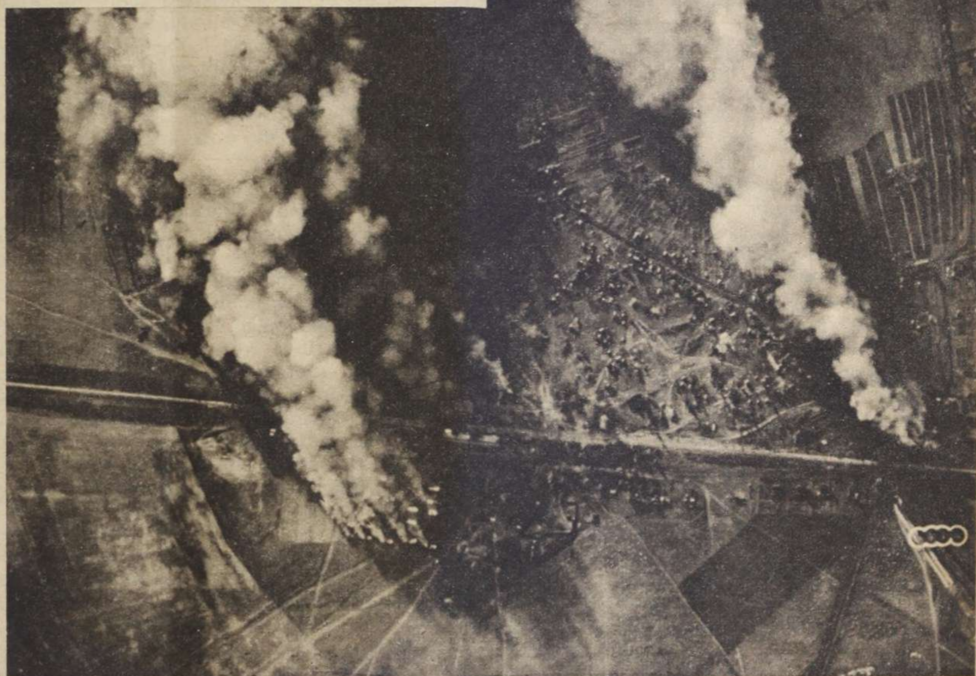
Mölders ezredes temetése



Szovjet parancsnokság elleni támadás



Charkow pályaudvara romokban hever



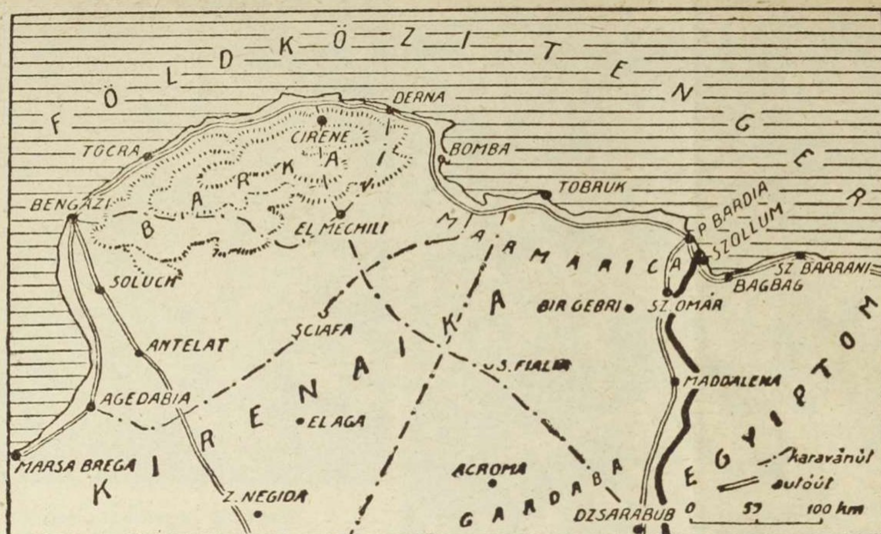
Angliai hadicélok ellen is sikeresen harcol a német légierő

Egy Ju. 88-as német bombázógép súlyos sérülésével is hazatér



Telitalálat





Az északafrikai csata, miután első szakasza a nagy veszteségek miatt pár napos szünettel befejeződött, újra fellángolt. Az angolok első menetnek nevezték és csak jelentéktelen sivatagi térnyeréssel járt. Az idejében beérkezett német és olasz légierősítések meghiusították több támadási kisérletet, míg a német és olasz páncélos hadosztályok Tobrukot újra elvágták a felszabadító angol erőktől. Az első *menetnek* nagy katonai sikerét a foglyok és elpusztított angol gépkocsik számán kívül bizonyítja az egyik Cunningham tábornok *kiütése*. Az angolok tudniillik felváltották a *három Cunningham* offenzívájának egyik túlkorán népszerüsített tagját, azt, aki a páncélos erők parancsnoka volt. Marad még a flotta- és repülőhadtestparancsnok. Nincs kizárva, hogy azokról is be fog az offenzíva során bizonyulni, hogy nélkülük is meg kell próbálni a folytatást a második arcvonal fennmaradása érdekében. A második arcvonal létesitéséért tett nagy angol erőfeszítések közben Japán gondoskodott Anglia számára harmadik, negyedik, sőt ötödikről is, ahol esetleg szükség lehet a tengerész Cunningham, sőt az ausztráliai származású repülő Cunningham jelenlétére is, hajókkal, repülőgépekkel egyetemben.

Az északafrikai sivatagi csata igen nagy erőkifejtéssel hullámzik Tobruk—Sollum-tól délre elterülő vidéken. A légierő tevékenysége mindkét részről meglepően nagy. Súlyos légiharcokban igen jól beválnak az új olasz vadászgépek. A tengely bombázói Tobrukot és az Egyiptom felől vezető utánpótlási vonalakat tartják állandó támadás alatt, míg Rommel csapatai elkeseredett harcban állnak az ellenséges túlerővel. Az offenzívával kapcsolatos légitámadási övezet Alexandriától Nápolyig terjed. Az olasz torpedóvetőrepülőgépek és a német zuhanóbombázók több cirkáló és romboló ellen sikeres támadást végeztek.

Gondar hős védőinek élelmiszer- és lőszerhiány miatt elrendelt fegyverletétele kapcsán be kell számolni a *keletafrikai harctér megszűnéséről.* Közel másfél éven át, teljesen elvágva az anyaországtól, küzdöttek itt az aostai herceg csapatai. A Szudán, Kenya és az indiai óceán felől párhuzamosan megindult angol támadás ellen lehetetlenné vált a hősiesen küzdő olasz és benszülött csapatok további harca. Hónapok óta repülők és gépesített alakulatok nélkül állták az ellenség támadását, sőt ellentámadásokkal válaszoltak addig, amíg lehetett. Az olasz gyarmatosító törekvésekért már régebben is nagy áldozatokat kellett hozni, de ez a mostani sem volt hiábavaló. A világ javainak igazságos elosztását a tengely fogja elvégezni és akkor az olasz aspirációk, aminek alapját a túlnépesedés és gyarmatosításra való rátermettség képezi, teljes kielégítést fognak nyerni újra az afrikai kontinensen.

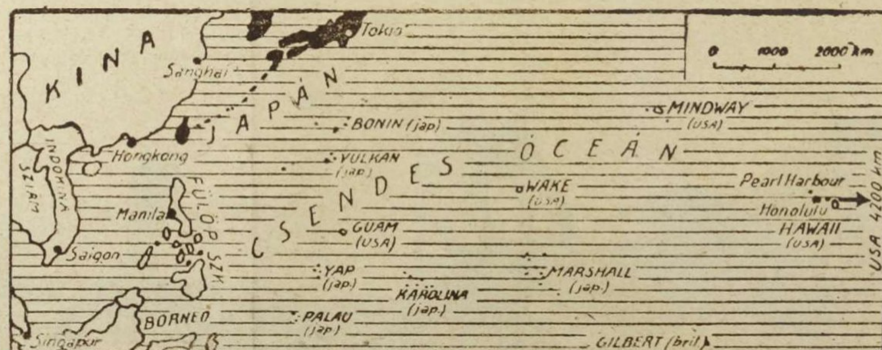
*

Az Európa körüli földrészre és a környező tengerekre korlátozott eddigi háború december 8-i történelmi dátumtól kezdve világháborúvá szélesedett ki Japán kettős hadüzenete által.

A hadihelyzet ilyen irányú fejlődéséért az USA külpolitikusai és háborúra uszító főtényezői, élükön Roosewelt elnökkel, mindent elkövettek. Kétségkívül kívánták a háborút, de farizeusi szemforgatással és saját népük megtévesztésére a hadüzenet megtételére a végsőkig provokált Japánt és tengelyhatalmakat akarták kényszeríteni. Ez sikerült, de nem volt benne köszönet. A kezdeményezés a Szovjettel szemben döntő előnyökhöz juttatta Németországot juniusban, most ugyanez történt az USA-val és Angliával szemben is. Japán ott és akkor támadt, ahol a legnagyobb kezdeti eredmények voltak elérhetők. Minthogy Távol-Keleten és a Pacific szigetországában a haditengerészeté és azon belül a csatahajóké a döntő szó, azok elleni támadással indította meg a háborút. Párhuzamosan a Britbirodalom két fontos támaszpontja, Hong-Kong és Szingapúr, az USÁ-nak pedig Távol-Keleten levő szigetbirtokai ellen kezdődött meg a harc partraszállt csapatokkal és légierővel.

Az USA imperialista politikáját régóta rosszul leplezte. Már másfél évvel ezelőtt megjelentek sugalmazott cikkek és térképek az amerikai földrész önkényüleg megállapított határairól és »védőövezetéről«. A Magyar Szárnyak egyik példányában megjelent a Life ilyen térképe, amin kelet felől Grönland, Izland, capverdei szigetek és nyugatafrikai kikötők is szerepeltek. Nyugaton a Csendes-óceánnak egész az Alaszkától szembefekvő ázsiai partoktól a Fülöp-szigetek, Holland-Keletindia, Ausztrália területe, mind a »Nyugati félgömb« határát képezte.

Az Egyesült Államok ezeken az említett érdekterületeken megkezdte berendezkedését. Hadihajó- és repülőgéptámaszpontok létesültek gyors tempóban, nagy javítóműhelyek és raktárak, új légiforgalmi vonalak Afrika és Hong-Kong, Szingapúr felé. A fülöpszigeti és izlandi új repülőtereket, stb. már nem vadászalakulatokkal telepítették be, hanem nagy hatósugarú bombázókkal. Az USA nem védelemre, hanem támadásra készült egy időpontban, ami ma már éppen olyan mellékes, mint a tervezett Európaellenes szovjet támadásé volt. Amerika csak addig akarta a demokrácia, később a bolsevizmus arzenálja című megtisztelő és jövedelmező szerepkört betölteni, amíg maga is felkészül iparával, flottájával, légiharderejével és hadseregével a támadásra. Azt már tudjuk, hogy hatalmas flottaprogramja 1946-ra a világ legerősebb hajóhadává fejlesztette volna az USA haditengerészetét. A hadsereg, ami akár másfélmilliós, korszerűen felszerelt és nagyrészt gépesített expedíciós sereg kiküldését is lehetővé tette volna, már nehezebben születetett meg és számos baja van. A légiereje azonban a nagy repülőiparra támaszkodva, komoly tényezőnek vehető, még az ipar exportkötelezettségei mellett is. A Szovjet, Kína és Anglia, az angol dominiumok mind nagyrészt az amerikai repülőipartól várták feltöltésüket. Most azonban





mindezt elsősorban az USA alakulatoknak kell megkapni, hogy a fejlesztés egyik kezdeti ütemében levő USA repülő- és tengerészrepülő - alakulatok legalább részben meg tudjanak felelni faladatuknak. Megbomlik a kiképzés egységes menete is, amit kényelmesen a kandalló mellett kiterveltek.

Az Egyesült Államokban külön hadseregi és tengerészeti légierő van. A kettő együttműködése fontos kérdésekben különféle szakbizottságok útján történik. Az USA területe négy légikörzetre oszlik: Alaszka, a Panama zóna, Hawai és Fülöp-szigetek külön repülőparancsnokságok alá tartoznak. Az angoloktól kapott repülőalapok és Izland repülőparancsnokai az illetékes haditengerészeti, illetőleg hadsereg-alakulat parancsnoka alá tartoznak. A hadsereg és haditengerészet légiereje az elmult évig közel egyenlő 2500—2500 gép volt. Az új fejlesztés és főleg a gyarmati légierők kiépítése a hadsereg-repülőalakulatok számát 6:4 arányban a haditengerészet fölé emeli. Az 1943-as program szerint az USA légiereje összesen 15.000 elsővonalbeli gépre emelkedne, bőséges tartalékokkal. Ettől ma még messze van, személyi és anyagi szempontból egyaránt. A nyolc repülőgépszállító és anyahajó, továbbá egyes csatahajókon és cirkálókon mintegy 750 repülőgép van.

Repülőgépanyag, felszerelés, fegyverzet 80%-ig korszerű a hadsereg és haditengerészet repülőcsapatánál. A gyarmati légierő viszont háromnegyedrészt ma már másodosztályúnak minősíthető repülőanyaggal rendelkezik.

A japán légierőről éppen oly kevés számadatot tud a nyilvánosság, mint az új hadihajóépítésekről, amit Japán 1937-ben elkezdett. A japán légierő is megosztott hadsereg és haditengerészeti részekre tagozódik. A hadsereg-légierő önálló haderőrész és a császárnak van alárendelve. Japánnak 1940-ben három önálló légihadteste és számos a hadseregnek alárendelt repülőezrede volt. A haditengerészet repülőcsapatának 16 repülőszázada mintegy 300 géppel, hat repülőgépszállító és hét repülőgép anyahajón teljesít szolgálatot, a többi repülőtereken és légikikötőkben állomásoz. A japán repülőgépanyag most kezd egységessé, teljesen honi gyártásúvá válni. Eddig a japán gépek és motorok mellett USA, német, olasz eredetű repülőanyag is volt. A korszerű japán repülőanyag az amerikait majdnem megközelíti, a kis minőségi különbséget pótolja a japán légierő kiváló harci szelleme. A gépek száma eléggé régi becslés szerint háromezer elsővonalbeli gép volt 1940-ben. Azóta ez a szám megnőtt, de az USA gépállományának felénél nagyobb hányadát nem haladja meg. Figyelembe veendő a japán gépek egyrészének lekötöttsége Kínában és a Mandzsukuo—Szovjet határon.

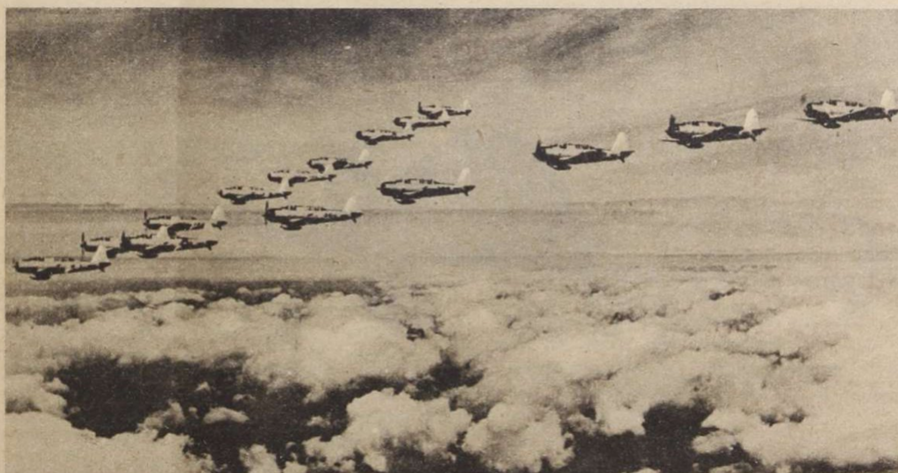
A japán légierő első nagy támadása két USA csatahajó és a Lexington repülőgépszállító hajó, továbbá három angol csatahajó elsüllyesztését eredményezte. Ezzel a légierő—tengerihaderő közti harcban, ami az Európa körüli tengereken csak a csatahajóknál kisebb páncélozású tengeri egységek ellen volt eredményes, új korszak kezdődik. A csatahajók is csak erős repülővédelem mellett jelenhetnek meg ellenséges vizeken. A japán repülők tömegesen támadtak a kiszemelt csatahajókra bombákkal és torpedókkal. Amit egyes torpedótalálatok nem értek el, elérték az együttesen vagy sorozatban repülőgépről vetett torpedók. Az angol és USA repülőkkel történt összecsapások és a repülőterek ellen végzett légitámadások már több mint kétszáz géppel csökkentették a távolkeleti angol—USA légierőt, az elsülyesztett Lexingtonon levő gépekkel együtt. A bevezető harcok Burma, Malakka partjain és a szigetvilágban a Fülöp-szigeteken kívül számos távolabbi szigeten, köztük a Guam-i flottabázison is folynak.

A háború kiterjedése és a világviszonylatban megindult harc német—japán—olasz katonai egyezmény megkötését eredményezte, amit Hitler vezér és kancellár december 11-i nagy beszédében és Mussolini is bejelentett.

Magyarország miután Anglia még december 7-én közölte azt, hogy hadiállapotba került velünk, az USA-val is megszakította a diplomáciai érintkezést és kinyilvánította, hogy hadiállapotban lévőnek tekinti magát az USA-val.

Az angol—magyar hadiállapot katonai következményeiről csak repülővonatkozásban érdemes gondolkozni. A jelenlegi déli és nyugati angol repülőterekről távolbombázók el tudnának jutni hozzánk, de eddig még ausztriai és a protektorátus területének nyugati részén túl angol gépek nem voltak. Sok védelmi övön kell áthatolni és ugyanannyin át visszatérni az angol gépnek. Ma súlyosabb és fontosabb feladatokra kell az angol gépanyag, mint Magyarország feletti megjelenés lehetőségének puszta bebizonyítására.

B. T.



Amerikai bombázók

HARCBAN ÁLL A JAPÁN LÉGIHADERŐ



A most kitört távolkeleti háború első menete a haditengerészetek és a légiharderők összecsapása. Ezeknek feladata a fontosabb tengeri hadműveletek előkészítése, szigetek megszállása, ellenséges repülőterek megsemmisítése.

A különleges távolkeleti viszonyoknak megfelelően a japán légihaderő több különálló részre tagozódik. Igy külön parancsnokság alatt áll a hadsereg és a haditengerészet légihadereje és csak a legutóbbi időben választottak szét egy kisebb repülő csapattestet önálló légi hadműveletek céljaira. Ennek megfelelően az egyes légierőrészek bevezetésére is a haditengerészet és a hadsereg vezérkari főnöke adja meg az utasítást.

A német Handbuch der Luftfahrt szerint a japán légihaderő összes állománya iskola- és tartalékgépekkel együtt 2600 gép (1939 végén). Azóta a fokozott építési program eredményeként ez a szám 40—60%-kal emelkedhetett.

A hadsereghez három repülőhadtest tartozik, ezek közül egy az anyaországban állomásozik, a másik kettő Koreában és Formozában (Tai-van szigetén). Van ezenkívül az anyaországban három hadsereg közvetlen repülőezred és hat hasonló kötelék Kínában.

A haditengerészeti légihaderő jutott egyelőre nagyobb szerephez a háborúban. Két részre oszlik: egy része az egyes támaszpontokon nyert elhelyezést, tehát repülőtereik a japán haditengerészet támaszpontjain vannak. Ezek elsősorban védelmi célokat, partvédelmi felderítést, hajók biztosítására szolgálnak. Ezzel ellentétben a támadásokra az anyahajókon szállított gépeket vetik be. A Magyar Szárnyak egyik régebbi számában pontos kimutatást közöltünk a japán haditengerészet anyahajóiról. Az anyahajókon szállított összes gépek száma: 250. A haditengerészethez mintegy 5—700 gép tartozhat.

A japán pilótaképzésről egy, a mi Nemzeti Repülőalapunkhoz hasonló szervezet gondoskodik, majd pedig maguk az egyes légihaderők. Ujabban külön rendeletek jelentek meg az előképzésre vonatkozólag, így a repülő előképzésnek helyet adtak az iskolai oktatásban is. Együttvéve 40.000 tiszt és legénység tartozik a légihaderő kötelékébe (eszerint repülőállományba mintegy 10.000 főnyi ember tartozhatik, ami megfelel a géplétszámról közölt német adatnak).

A fontosabb repülőtámaszpontok nevét alább adjuk, helyük pontos meghatározásával együtt. (Az összeállításban Hds. a hadsereg, Fl. a haditengerészet repülőtámaszpontjait jelzi.)

Az anyaországban:

Hundzsu szigetén: Hds.: Akeno, Aramacsi, Hamamatszu, Kagamigahara, Kiszarazu, Kuamgai, Simosidzu, Tacsikava, Tatetszu, Tokoroszava, Tottori. Jokkaicsi. Fl.: Hiro, Joita, Kasumigaura, Kiszarazu, Kobe, Kioto, Kure, Kusimoto, Maizuru, Matszue, Nigita, Ominato, Okajama, Opama, Oszaka, Szakaj, Szingu, Szendai, Tamobe, Tatejama, Ube, Yatabe, Yokohama.

Sikoku szigetén: Hds.: Madszujama. Fl.: Imabaru.

Kiusiu szigetén: Hds.: Kagosima, Tacsiarai. Fl.: Fukuoka, Kagosima, Kanoya, Nagaszaki, Omura, Szaeki, Szaszebo.

Hokkaido szigetén: Hds.: Aszahikava. Fl.: Nemuro és Otaru.

Koreában és Manzsukuóban: Hds.: Heijo, Kainei, Hailar, Hszinking, Jehol, Kungsulin, Mukden, Csarbin, Csincsau, Tszitszihar. Fl.: Mok-p-ho, Csinkai, Ryojun (Port Arthur) és Csincsau.

Taiwan (Formoza) szigetén: Hds.: Haitogei, Kagi. Fl.: Kilung és Takau.

Továbbá a következő haditengerészeti repülőtámaszpontok: a Korilen szigeteken: Paramusir. A Marianákon: Szaipan. A Karolinákon: Palau. Riu-Kiu szigeteken: Okinava. Csicsitoban: Hacsijosima Osima. A Bonin szigeteken: Csicsijima.

(A könnyebbség kedvéért valamennyi helynevet kiejtés szerint írtuk.)

A japán légihaderő gépanyagáról már régebben igyekeztünk beszámolni. Határozott típusleírások adásától el kell azonban tekintenünk, mivel az azonos számazású géptípusok olyan nagy mennyiségben fordulnak elő, hogy megkülönböztetésük nagyobb munkát igényel. Kétségtelen azonban, hogy a japán repülőanyagon főleg az utóbbi két évben jelentékenyen korszerűsítettek és a gépek egyenrangúak ellenfeleik gépeivel. A legújabb gépeket egyáltalán nem is ismerjük.

Repülőipar dolgában Japán az utóbbi időkben erősen igyekezett függetleníteni magát, ez valószínűleg sikerült is. A japán repülőgépipar egyébként igen jó minőségű gépeket állít elő.

Japán légihadereje szellemileg és anyagilag felkészülten indult a távolkeleti nagy erőpróbába.

Nagy Ernő





A magyar repülés jövő feladatai

Beszélnek a magyar sportrepülés vezetői

Pár lépésnyire a Vörösmarty-tértől, a főváros lüktető forgalmától kissé megkímélve áll a Vigadó-utca 2. számú ötemeletes, hatalmas ház, amely magábafoglalja a *Magyar Aero Szövetség* egyes ügyosztályainak helyiségeit. Minden hivalkodás nélküli, egyszerű tábla jelzi, hogy ebben a házban a haderőnkívüli repülés szíve dobog. Az innen kiinduló idegszálak behálózzák az egész országot és egybekapcsolják a magyar repülés nagy családját. A központi irányítás felelősségteljes és a magyar repülés szempontjából oly fontos munkája zajlik ebben a házban. Joggal tekinthetjük a magyar haderőnkívül repülés fellegvárának.

Bent a különböző osztályokban szünetlen munka folyik. Kattog az írógép, cseng a telefon, tisztviselősereg dolgozik serényen, kérvények, levelek futnak be százával, mert Istennek hála, nagy az érdeklődés. A magyar fiatalság engedelmeskedve a mai idők parancsának, szárnyra akar kelni, hogy a levegőben is érvényt szerezzen a magyar jognak és igazságnak.

Látogatás Ember Sándor elnöknél.

A hatalmas épületben végzett körutunk során a *Magyar Aero Szövetség* elnökének hivatali helyiségébe látogatunk el először. A közvetett megvilágítású hatalmas teremben az egyszerűség az, ami először megkapja az embert. Semmi felesleges cifraság, semmi zsúfoltság. Minden bútorból a célszerűség árad. A szoba egyedüli dísze a kormányzó falon elhelyezett arcképe.

Ember Sándor dr. országgyűlési képviselőnek, a Magyar Aero Szövetség elnökének hivatali helyisége ez. Barátságos közvetlenséggel fogad, cigarettával kínál. *Ember Sándor dr.* jellegzetes alakját az országgyűlés képviselőházából már régóta ismerem, hiszen politikai életünknek is jólismert személyisége. Amíg a magyar repülés megoldásra váró, égető kérdéseiről beszél, elnézem markáns arcát, kifejező gesztusait, amelyekkel egy-egy fontos megállapítását kíséri. Határozottság és céltudatosság, ez lehet *Ember Sándor dr.* két legjellemzőbb tulajdonsága. A jövőt ecsetelő mondatai mögött messzi távlatok tűnnek fel, az az érzésem, hogy egy-egy mondatával a magyar repülés jövőjét eltakaró függönyt lebbenti fel kíváncsi szemeim elől. Pár perce beszélgetünk csupán, de máris meggyőződésem: ez az ember tudja, mit akar és célkitűzéseit, ha kell, harc árán is megvalósítja.

Szóbahozzuk, hogy tudomásunk szerint a Magyar Aero Szövetség elnöke a Maesz. tagegyesületeihez, illetve egyik körlevélben közölte, hogy a Kormányzó Úr Őfőméltósága Budaörsön a motorospilóták vizsgabemutatója után megelégedését fejezte ki és megbízta a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnökét, hogy a Szövetség útján ezt az oktatói és felügyelői karnak tudtul adja. A másik



Ember Sándor dr.

körlevélben a Szövetség elnöke közölte a tagegyesületekkel a Légierők parancsnokának elismerését azon munkának eredményessége felett, amelyet a Szövetség és tagegyesületei végeztek.

*

Nem várja, hogy kérdésekkel adjak irányt az interjúnak, rövid gondolkozás után beszélni kezd:

— Nagy örömet és megtiszteltetést jelentett, hogy a Kormányzó Úr, a motorospilóták vizsgabemutatóját végignézte. Az idő kedvezőtlen volt, a felhők alacsonyan kóvályogtak és a fiatal pilóták éppúgy, mint oktatóik, igazán szomorkodtak, hogy emiatt nem lehetett minden műrepülő gyakorlatot bemutatni, amit a fiatal pilóták tudtak. De éppúgy, mint a mult esztendőben, a rossz idő a szakértők előtt csak emelte az elvégzett repülőfeladványok értékét. Az erős és egyenetlen szélben, sok alacsonyan járó felhőfoszlány ellenére, nyugodtan és biztosan végzett feladatok igazolták az oktatóknak alapos, komoly, szakszerűen végrehajtott munkáját és a fiatal pilótáknak biztos repülőtudását és rátermettségét.

— Annál inkább örülök annak az eredménynek, mert ez is igazolta, hogy az a feltevés, amelyből 1938-ban a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap létesítésekor és a Magyar Aero Szövetség átszervezésekor kiindultunk, hogy a Maesz és a hozzá tartozó tagegyesületek ezekben a nehéz történelmi időkben elsőrendű repülőszolgálattal, a fiatal repülőgeneráció teljes előképzésével tudnak a honvédelem segítségére állni, igazolást nyert. Igazolást nyert az is, hogy a magyar repülőegyesületek és ezek autonóm önválasztotta szerve, a Magyar Aero Szövetség a kiképzéshez szükséges fegyelmet minden nehézség nélkül biztosítani tudja.

— Minden sportra, de különösen áll ez a motoros- és vitorlázórepülésre, hogy a legkitűnőbb kiképzők munkája is csak akkor lehet eredményes, ha megvan a kellő fegyelem, amelynek alapja az oktatók részéről a helyes példaadás, a növendékek részéről pedig a cél elérésére irányuló példakövetés, tettrekészség és engedelmeskedni akarás.

— Az igazi sportember nemcsak akkor, ha versenyre folytat edzést, de ha a sportot csupán testi és lelki felüdülésre folytatja, akkor is önként, tudatosan aláveti magát nemcsak az illető sport sajátos szabályainak, de a magasabb sportetikai követelményeknek is. Az igazi sportember viselkedésével minden tekintetben alkalmazkodik sportjának speciális követelményeihez, úgy a sporteszközök használata, mint sporttársaival szemben kötelező korrektség és szolidarítás tekintetében. Csak ily feltételek mellett beszélhetünk a sportnak nemzetnevelő és jellemformáló erejéről.

— Ma már túl vagyunk a »vad« sportolásnak a korszakán. Különösen túl vagyunk a repülésben azokon az időkön, amikor a repülés egyéni szórakozást szolgált és amikor virtusként emlegették, amikor valaki »csak azért is« hibás géppel, a gyakorlati repülés tanulságainak figyelmenkívül hagyásával, az észszerűtlent és a sportszerűtlent megkockáztatta azzal, hogy: hátha így is sikerül. Az igazi sportember nem hátrál meg, de egyenesen keresi a nehéz feladatokat. Azoknak megoldására azonban igyekszik elméletileg és gyakorlatilag a legtökéletesebben előkészülni és testi kondícióját megfelelő edzéssel biztosítani. Igyekszik a kezére bízott sporteszközt a kitűzött sportcélhoz megkívánt legtökéletesebb állapotba hozni. Nagy eredményeket bármely sportban csak úgy érhetünk el, ha megvan a sportolóban a tökéletes testi-lelki előkészülés és ha az eszköz, amivel sportját végbeviszi, technikailag ugyancsak az elérhető legtökéletesebb állapotban van.

— Az a felelősségérzés, amit a sportoló érez, amikor bármely sportművelethez hozzáfogva, igyekszik a legtökéletesebbet nyujtani, önmagának, sportjának, a vele szemben küzdőnek és végeredményben klubja és nemzete színének megbecsüléséből: ez a sportolásnak legjelentősebb, legfontosabb jellemképző és nevelő jelentősége.

— Mi bíztunk abban, hogy a Magyar Aero Szövetség kötelékébe tartozó repülőegyesületek repülőgárdájában ez a legmagasabbrendű sportetika gyökerében megvan és a legmagasabb mértékig kifejleszthető. Ezért mertünk vállalkozni arra a nagy feladatra, hogy az új repülőnemzedéknek a vitorlázó és motorosrepülésben teljes előképzést az egész ország területén végrehajtjuk.

— Nagy munkát jelentett a szervezés is, de itt is biztosak voltunk abban, — és ez a feltevésünk is valóra vált — hogy a Magyar Aero Szövetségnek kizárólag gyakorlati repülőkből összeállított új vezetősége, tisztikara és gyakorlati repülő-

oktatást irányító és a műszaki ellenőrzést vezető felügyelői kara, ezt a szervező munkát teljes mértékben el tudja végezni.

— Büszkén állapíthatom azt meg, hogy ez a hatalmas társadalmi szervezet, mely a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap létesítése és a Magyar Aero Szövetség átszervezése óta a központi irányító és vezető szervektől az egyesületi végrehajtó szervekig tökéletes egységbe foglalva kialakult, helyesen fogja fel és végzi a maga feladatait.

— Természetes, hogy ennek a szervezetnek még fejlődni és tökéletesedni kell.

— A *motornélküli* repülésben sok új kiképzési lehetőségeket kell az ország minden részében arányosan elosztva megteremteni.

— A *modelezőkiképzéssel* mindenűvé el kell jussunk, még a legeldugottabb községbe is, hogy a fiatal magyar tehetségeknek a repüléshez vezető utat a helyesen irányított modelező munkán keresztül megnyissuk.

— Tovább kell fejleszteni a *műszaki szolgálatot* ellátó szervezetünket, hiszen a gépek állandóan szaporodnak és a műszaki szolgálatnak feladatai rohamosan növekednek.

— De a *motorosrepülés* szervezetét is tovább kell építsük. Gondolnunk kell nemcsak a fiatalság motoros előképzésére, de a vitorlázóoktatók motoros repülőkiképzésére, a vitorlázó repülőgépeknek motoros repülőgépvontatásában való kiképzésére és a motoros repülésben a speciális feladatokra való kiképzésre. Reánk hárul a feladat, hogy a kiképzett és katonai éveiket leszolgált pilótákat a fegyvergyakorlataikon kívüli időben a repülésben állandóan, egész éven át, *gyakorlatban tartsuk.*

— A motoros előképzés és gyakorlatbantartás a *motoros repülősportnak* szinte beláthatatlan lehetőségeket nyujt. A motoros repülőelőképzés évenként többszázzal szaporítja azoknak a gyakorlati repülőknek a számát, akik a műrepülésben már az előképzés alatt oly fokot érnek el, amit néhány évvel ezelőtt csak a pilóták elitje ért el. Sokszáz pilóta közül fognak az élre kerülni a gyakorlatban tartás révén a legkiválóbbak éspedig oly nagy számban, amivel a magyar motoros repülősport nemzetközi viszonylatban is az elsők közé ugorhat.

— *Vitorlázó* repülőgárdánk sportbeli sikerei máris igazolták, hogy csak a technikai lehetőségeken mulik az, hogy a magyar repülők világrekordok meghódítására induljanak. Nincs kétségem, hogy ugyanez áll a nagyszerű *motoros gárdára* is, amely évről-évre nagyobb és tökéletesebb lesz. Hiszen mindegyik repőlőnknek szeme előtt az a cél lebeg, hogy a sportbeli eredményekre felkészülés útján minél alkalmasabbá váljék a legmagasabb repülőfeladatnak, a honvédelemnek elvégzésére is.

— Arra törekszünk, hogy a vitorlázó repülőgárdába minél többen nemcsak a C-vizsgát, de a teljesítményrepülés jelvényét is megszerezzék. Nagyon jó tapasztalatokat nyertünk vitorlázórepülőknek motoros repülővé átképzésénél. De, mert sokkal több vitorlázórepülő lesz, mint amennyit a motorosrepülés a közeljövőben felvenni képes, ebből a gárdából sokan lesznek alkalmasak, hogy *ejtőernyős* feladatokra kiképeztessenek, szintúgy, hogy a légvédelmi megfigyelő- és elhárítószolgálatra használtassanak.

*

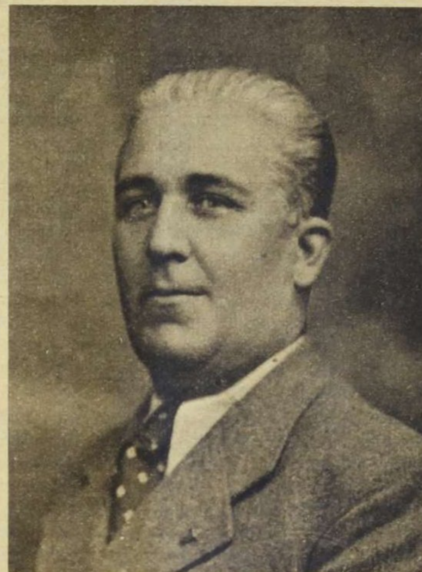
— *Vitorlázó repülőgépszükségletünket hazai* gyártmányokkal már teljesen fedezni tudjuk. Most minden erőnkkel azért küzdünk, hogy a *motorosrepüléshez* szükséges *motorok és sárkányok* is itthon készüljenek. Szükségünk van iskola- és gyakorlógéptípusokra. Fiatal tervezőgárdánk a feladatok megoldására képes és máris van kitűnő korszerű iskolagéptípusunk, amely az első próbarepülésen már túlesett és amelyből a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap egy kisebb szériát rendelt is. Úgy látom, meg volna a lehetősége annak, hogy az iskolagépeket itthon szériában gyárthassák. Sajnos, eddig a lehetőségek minden küzdelmünk ellenére, még nincsenek megszervezve és kihasználva. A Maesz részéről mindent elkövetünk, hogy azoknak figyelmét, akiknek magatartásán, vagy intézkedésén a hazai repülőgépgyártás ezen szektorának teljes kiépítése múlik, a nagy nemzeti érdekekre felhívjuk és az intézkedéseket sürgessük.

— A sárkányépítésben azt hiszem, már a közeljövőben meg fog indulni a céltudatos és eredményes munka. A kiképzéshez, gyakorlatbantartáshoz szükséges kis repülőgépmotorok gyártása azonban az egyik gyárunknak érthetetlen magatartásán, eddig sajnos, meghiusult. Ebből is az a tanulság, hogy a repülőipar ügyeit is hozzáértéssel, kellő szakértelemmel és lelkesedéssel csak repülő tudja igazában szolgálni. Természetesen, ez a kérdés továbbra függőben nem maradhat, ezt nem tűrjük és ha törik, vagy szakad, de a kismotorok hazai gyártásának meg kell indulni! Hiszen, ha a külföldi motorszállítás bármely okból megszakad, úgy az egész pilótautánpótlás kátyuba kerülne, ezt pedig semmi körülmények között nem türhetjük. Elvégre a magyar ipar kisebb-nagyobb vállalatai már számos, sokkal nehezebb technikai kérdést oldottak meg a motorgyártás, de a repülőgépmotorgyártás terén is, semhogy elhihetnénk, hogy magyar technikusok ezzel a feladattal megbírkózni ne tudnának.

— A következő évben megvalósítjuk azt a tervünket is, hogy a Szövetség szárnyai alatt megszervezzük, majd pedig önálló útjára bocsássuk a repülésnek azt a szervezetét, amely körülbelül a Lilienthal Társaság mintájára a repülés tudományának elméleti művelőit, a gyakorlati repülésnek vezető szakembereit és a repülőipar szakembereit egy, a fentiek szerinti szakosztályokra felosztott tudományos társaságba összehozza a repülés tudományos problémáinak időnkénti megvitatása és a fejlődés irányelveinek tisztázása céljából.

— Össze akarjuk gyüjteni a repülésnek minden barátját is a Szövetség égisze alatt létesítendő külön társadalmi keretben. Ennek megszervezési munkálatai ugyancsak az 1942. évben elvégzendő feladatokhoz tartoznak.

— Meggyőződésem az, hogy a magyar aviatikának az 1942. esztendő minden vonatkozásban a fejlődésnek széles útját fogja megnyitni. Ma már nincs senki, aki fel ne ismerné a mértékadó férfiak közül, hogy a repülés szervezete egy nemzeten belül is, teljes szervezeti egységet kíván, éspedig szakszerű vezetés alatt. Más elképzelésekkel való kísérletezésnek kora lejárt! Lelkiismeretes ember nem vállalhat többé felelősséget azért, hogy a külföldi tapasztalatokkal szembeszállva, késleltesse bármely vonatkozásban levonni annak a felismerésnek a konzekvenciáját, *hogy a repülés: egy!*



Czirmay Zoltán főfelügyelő:

Minél több, minél jobban kiképzett pilótát adjunk a hazának.

Közel a bejárathoz, minden érdeklődő számára azonnal hozzáférhető helyen dolgozik *Czirmay Zoltán* nyugállományú repülőszázados, a haderőnkívüli motoroskiképzés országos főfelügyelője közvetlen munkatársával, *Rakitai Dezső* Maesz felügyelővel.

A motoros kiképzés központi irányítása folyik e négy fal között. A szobát a kormányzó arcképe és a tragikusemlékű Endresz György szobra díszíti, a falakon térkép- és állománykimutatás kárpit látható, a százados úr asztalát a jövőévi kiképzés tervei borítják. Egy nagy papírcsomóra szegeződő pillantásomat felfogva, *Czirmay* százados úr magyarázóan mosolyogva megjegyzi:

— Érdeklődő levelek. A jelentkezésre való felhívás részletes feltételei még el sem hagyták a nyomdát, a Magyar Szárnyak felhívása alapján azonban máris annyi ifjú ostromolja szövetségünket a tájékoztató megküldéséért, hogy már szinte sok a jóból.

A magyar fiatalság repülőgépre termett.

— Mi a százados úr véleménye a magyar fiatalság repülőalkalmasságáról? — tesszük fel az első kérdést.

— A lehető legjobb — feleli. — Igaz ugyan, hogy a jelentkezők szigorú orvosi vizsgálaton mennek keresztül, míg elérik vágyaik teljesülését és motoros kiképzésben részesülhetnek. Azok azon-

ban, akik ezen a vizsgálaton átestek, minden esetben jó eredményeket értek el, igen sokan pedig különlegesen jó repülőkészséggel kerültek át a légierőkhöz. A magyar ifjúságnak merem állítani, igen nagy érzéke van a repüléshez, de ezen túlmenően a repüléssel kapcsolatos műszaki kérdések is erősen érdeklik. Fiatalságunk repülőgépre született.

A legnagyobb büntetés: a kiképzés alóli felmentés.

Hát igen, valahogy így volnánk. Arra a kérdésünkre, hogy a növendékek fegyelmezésére milyen eszközök állanak az oktatói kar rendelkezésére.

— Fegyelmezési eszközeink tulajdonképpen nincsenek. Ezekre tulajdonképpen nincs is szükségünk, mert az a fiatalember, aki kiképzésre valamelyik keretünkhöz kerül, azt a célt tűzte maga elé, hogy a magyar légierő tagjává válik. Nálunk egészen új munkakörbe kerül. Látja és érzi, hogy itt nem fegyelmezéssel lehet előrehaladni, a jó repülőnek ugyanis feltétlenül szüksége van a belső meggyőződésből fakadó fegyelmezettségre. Ezt hála Istennek minden növendékünkben fel is fedeztük. Enyhébb természetű kilengések természetesen vannak, de ezek legnagyobbrészt a földi szolgálattal kapcsolatban állanak elő. Ezeket a felügyelők saját hatáskörükben, megfelelő nevelési eljárással intézik el. Melyik repülő ne ismerné a hordógurítás, a légcsavarcipelés, a békaügetés és több más ilyesfajta fegyelmezési mód örömeit. A rendkívül súlyos fegyelemsértéseket azzal toroljuk meg, hogy a növendéket a kiképzés alól *felmentjük*. Ilyen eset minden három évben kettő ha van. Erre a lépésre természetesen igen súlyos esetekben szánjuk rá magunkat, amikor a szülők iránti felelősség is ezt a megoldási módot követeli.

A falvak ifjúsága se idegenkedjék a repüléstől.

Van-e különbség a városi és a magyar falvakból kikerült növendékek repülőalkalmassága között? — tesszük fel a következő kérdést.

— Hároméves működésem alatt, amióta a haderőnkívüli repülőkiképzéssel foglalkozom, nem találtam szembetűnően nagy különbséget a városokból, illetve a falvakból kikerült növendékeink repülőkészsége között. Természetesen nagy előnyt biztosít, ha valamelyik növendék valamiféle műszaki előképzettséggel rendelkezik, de ez is inkább csak az elméleti kiképzés terén domborodik ki. A magyar falvak ifjúsága se idegenkedjék tehát a repülőélettől, ha a megkívánt iskolai előfeltételeknek megfelelt.

— Azoknak a növendékeknek a számára, akik orvosi szempontból repülőgépvezetői kiképzésben nem részesülhettek az idén, rádiótávirászkiképzést rendszeresítettünk. Ez a tanfolyam is várakozáson felüli eredményeket hozott. A növendékek két és félhónapos kiképzés alatt átlagosan 40-es ütemben vették, illetve adták a morsejeleket. Az ebben az évben jó eredménnyel végződött szerelőkiképzést a jövő évben is folytatjuk. Ugyancsak rendszeresítjük a tartalékállományban lévő leszerelt pilóták gyakorlatbantartását is.

Az oktató kar kiváló teljesítményt nyujtott.

Ebben az évben a tavaly kiképzett növendékek létszámának háromszorosát képeztük ki. A kiképzést a jugoszláv és a szovjetorosz hadiesemények is erősen befolyásolták. A jugoszláv események a kiképzés megkezdését késleltették, a szovjetoroszországi hadjárat pedig a kassai és az Aknaszlatinán működő keret munkáját hátráltatta. Hogy a mutatott eredmény mégis oly nagyszerű volt, annak az a magyarázata, hogy az oktatói kar feladata magaslatán állt. Teljes odaadással és kötelességtudással végezte felelősségteljes munkáját. Munkájuk minden elismerést megérdemel.

Amikor a jövő célkitűzéseiről érdeklődünk, Czirmay százados úr egyetlenegy rövid mondattal felel:

— *Minél több és minél jobban kiképzett pilótát adni a magyar hazának.*

Kis gondolkozás után még ezeket teszi hozzá:

— Ehhez azonban szükséges az is, hogy a szülők is megértsék a repülés iránt rajongó gyermekeik kívánságát és ők is járuljanak hozzá a magyar ifjúságban olthatatlan lánggal égő vágyak kiteljesüléséhez. Néhány megható esetet kivéve, amikor a szülők maguk könyörögtek és szaladgáltak az összes fórumokhoz, hogy fiaikból repülő lehessen, sajnos, azt tapasztaljuk, hogy a sok szülő és főleg a mamák, még mindig igen nagy nehézségeket támasztanak repülni kívánó gyermekeiknek. Ennek a teljesen indokolatlan ellenszenvnek a leküzdése a jövő egyik megoldásra váró feladata.

Intelem a szülőkhöz: Fiaik jó kezekbe kerülnek.

— Megnyugtathatom a papákat és főleg a mamákat, valamint azokat, akik még ma is idegenkednek a repüléstől, hogy a haderőnkívüli kiképzőkeretekben komoly és lelkiismeretes munka folyik. Fiaik jó kezekbe kerülnek. Felelősségünk teljes tudatában azon vagyunk, hogy a gondjainkra bízott ifjak szellemi képességeit fokozzuk és testi épségüket minden körülmények között megóvjuk.



Jancsó Endre:

Induljon meg teljes erővel a magyar iskolagépgyártás.

Czirmay százados úrtól elbúcsúzva, a műszaki osztálynak a harmadik emeleten lévő tágas helyiségeibe látogatunk fel. A falakat térképek és repülőfényképek borítják. Rendkívül érdekes az egyes keretek motorjainak szellemesen összeállított üzemidődiagrammja, amelyről szempillantás alatt le lehet olvasni, hogy egy-egy motor mennyit futott és mikor lesz szükség nagyjavításra. Az osztály íróasztalainak lapjai üresek, az uralkodó elv itt ugyanis az, hogy mindent azonnal elintézni.

Jancsó Endre, a műszaki osztály vezetője dolgozik itt. A kiképzőkeretek műszaki ellátásának irányításán kívül repülőgéptervezésre is szakít időt magának és a magyar levegőégen szárnyaló gépek közül nem egy az ő mérnöki tudását és tervezői készségét dícséri. A kérdéseinkre adott alapos válaszok után az a meggyőződés válik urrá bennünk, hogy érti mesterségének minden csinját-binját. Amikor a magyar repülés jövőjéről, az új és a még megtervezésre kerülő gépfajtákról beszél, szavai lassan átizzanak, látszik rajta, hogy a tervek és elgondolások egymást kergetik agyában.

Magyar iskolagépet a magyar ifjúság kezébe!

lehetőségeiről beszélgetünk vele.

— A légügyi hivatal — mondja Jancsó — 1938-ban pályázatot írt ki magyar iskolagép tervezésére. Ennek a pályázatnak főcélja tulajdonképpen az volt, hogy a külföldről behozott iskolagépek helyett magyar tervezésű és magyar munkás kétkezemunkájával előállított gépet adjunk a szárnyakat követelő magyar ifjúság kezébe. A pályázat eredménye három gépterv volt: a Levente, a Káplár és a Nebuló. A gépeket 1940 őszére meg is építették és azóta kipróbálás alatt állanak. Mind a három gép jó. Az elfogadást illetően döntés azonban még ma sincs. Remélem azonban, hogy rövidesen — néhány hónapon belül — sor kerül rá.

— A külföldi példák azt mutatják, hogy az iskolagépek fejlesztése terén főleg az alsószárnyas megoldás hódít mind nagyobb teret. Az az elgondolás vezeti ugyanis az illetékeseket, hogy a repülni tanulónak lehetőleg olyan gépet adjunk a kezébe, amelyhez nagyjában-egészében hasonlót komoly esetben repülni fog. A németek legújabb iskolagépe a »Bücker Bestmann« is alsószárnyú. Ennek a fülkés gépnek az ülései egymás mellett vannak, ami rendkívüli mértékben megkönnyíti az oktatást. A gépet egyébként már óriási sorozatokban gyártják.

— A Horthy Miklós Nemzeti Repülő-Alap az iskolagépek fejlesztése kapcsán az önellátásra tér át. Ezt egyébként a háborúval kapcsolatos általános helyzet is feltétlenül indokolttá teszi. A repülőalap a Műegyetemi Sportrepülő Egyesülettől 10 Nebulót rendelt meg, amelyek körülbelül két hónap mulva kerülnek ki a gyárból. Ezek a gépek biztosítani fogják az átmenetet a Bücker Jungmann és a magyar iskolagépek között.

— *A legfontosabb probléma az, hogy a magyar iskolagépgyártás végre teljes erővel meginduljon.* Erre okvetlenül szükség van, mert külföldről iskolagépeket egyáltalában nem lehet kapni. A nálunk most használatban lévő Bückereket külföldön Németország már nem is gyártja. A magyar iskola- és gyakorlógépgyártásával nemcsak az önellátási szempontokat elégítjük ki, de támogatjuk a magyar repülőgéptervezőket és repülőipari munkásságot is. A legfontosabb alkatrészek hazai gyártásának is igen nagy jelentősége van.

Egyetlen baleset sem történt műszaki hibából.

A kiképzőkeretek gépeinek karbantartásáról és üzembiztonságáról kezdünk beszélgetni. Érdeklődünk, történt-e az idei erőltetett ütemű kiképzésnél műszaki hibára visszavezethető baleset.

— Az egyes kereteknél működő, tapasztalatokban gazdag műszaki személyzet feladata magaslatán áll — folytatja *Jancsó Endre.* Nagy odaadással végezték felelősségteljes munkájukat és ennek köszönhető, hogy amióta a haderőnkívüli repülőkiképzés folyik, semmiféle olyan baleset nem történt, amely műszaki hibára, gondatlanságra vagy az ellenőrzés hiányára volna visszavezethető.

A megsérült gépek rendbehozatalának szintén felelősségteljes munkáját az Uhri cég repülőgéposztálya végzi nagy szakértelemmel és gondos, valamint pontos munkával. Ezzel magyarázható, hogy a kiképzés nagy munkája után is az alapi gépeknek 80%-a üzemképes állapotban van.

Újfajta teljesítménygép készül.

A hazai vitorlázógépek fejlesztési kérdéseiről beszélgetünk ezután, majd azt a kérdést tesszük fel Jancsónak, van-e ezen a téren pótolnivaló.

— Ami a vitorlázógépeket illeti, itt sokkal előnyösebb helyzetben vagyunk, mint a motorosoknál. A kiképzés első fokától a teljesítményrepülésig magyar gépek állanak rendelkezésre. Az alapkiképzést a Tücsökkel végezzük, iskolagépnek a Vöcsököt és a kétkormányos Cimborát használjuk, teljesítménygépül pedig az M. 22. szolgál. Ezeken a gépeken kívül magassági és újfajta távolsági teljesítménygépre volna a kitűnő magyar vitorlázótársadalomnak szüksége. Elárulhatom, hogy ennek az új gépfajnak a tervezése a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnél már folyamatban is van.



Szilas Tibor:

Az idén elért vitorlázóeredmények önmagukért beszélnek.

Halk zümmögéssel kapaszkodik emeletről-emeletre a felvonó. Az ötödikemeleti »végállomásnál« kiszállunk. Stílszerű magasságban, közel a felhőkhöz, egy hatalmas terem egyik sarkában találunk rá *Szilas Tibor* MAESz-felügyelőre, a vitorlázó-ügyek főintézőjére. Mindenekelőtt gratulálunk a karácsonyi könyvpiacon oly nagy sikert aratott legújabb könyvéhez, majd arra kérjük, hogy a magyar vitorlázókiképzés időszerű kérdéseiről mondjon el egyet és mást.

— A vitorlázó repülőkiképzés — mondja — tulajdonképpen három év munkája. Ennek következtében három korosztállyal foglalkozunk: a 15, 16 és 17 évesekkel. Az első évben siklórepülést tanul a növendék és megszerzi az »A« és »B« vizsgát, a második évben leteszi a »C« vizsgát, a harmadik évben vontatásos repülést tanul és versenyszerű repülést folytat. Vitorlázórepülésünk az utóbbi időben igen nagy fejlődésen ment keresztül, talán csak egy hibát lehetne felhozni és pedig azt, hogy a legfiatalabb korosztályból, tehát a 15 évesekben, kevesen jelentkeznek, pedig belőlük volna a legtöbbre szükségünk.

— A magyar ifjúság, mint minden sportágra, így a vitorlázórepülésre is szerfelett alkalmas. A repülés iránti kedvtől és a vállalkozószellemről nem is akarok beszélni. Az idén a repülni tanulás biztonságának fokozására már kétüléses gépekkel is oktattunk. Ezeket a kétüléses vitorlázógépeket a jövőben az összes kiképzőkereteknél be fogjuk vezetni. E gépek alkalmazásával mód nyílik arra, hogy a növendék az első szoktatórepüléseket oktatóval végezze és így, mielőtt a Tücsökkel felszállna, kissé megismerkedik a kormányszervek működésével. Az oktató tudását így közvetlenül tudja átadni növendékének, nem is szólva arról, hogy ilymódon ellenőrző munkája is sokkal könnyebbé válik.

— A szövetség igen nagy fontosságot tulajdonít az oktatók továbbképzésének is. Erre a célra szolgál a hármashatárhegyi központi vitorlázótelep, ahol a továbbképzésen kívül új oktatók kiképzése is folyik. Az oktatói kar tudásának elmélyítésére valamennyi oktatót motoros pilótává is ki fogjuk képezni. Ezzel a motoros vontatás sok megoldatlan kérdése is elintéződik.

A jövő nagy feladatai.

A vitorlázórepülés jövőjéről beszéltünk ezután Szilas Tiborral, valamint arról, milyen kérdések megoldása vár még a magyar vitorlázórepülőkre.

— Újabb fajta teljesítménygépekre volna még szükségünk — mondja. Ezek segítségével nagymértékben hozzájárulnánk a már rendelkezésre álló időjárási megfigyelések kiegészítéséhez, hazánk éghajlatának a repülés szempontjából történő felderítéséhez. Igen nagy és sürgős feladat a visszacsatolt Erdély hegyvidékeinek a vitorlázósport szolgálatába állítása. Megoldásra vár a magaslégköri repülés, a műszerek utáni vitorlázórepülés, továbbá a levegőben tartózkodó gép és a földi támaszpont közötti rádióösszeköttetés kérdése.

— Az idei esztendő nemcsak a kiképzés terén érlelt nagy eredményeket, de a sportteljesítmények szempontjából is oly kedvezően zárult, amire még nem volt példa. A nemzetközi viszonylatban is számottevő eredmények egész sora született. Elég rámutatni Tasnádi László 315 kilométeres májusi távrepülő eredményére, amelyet hazai földről elindulva ért el. Június hónapban 2903 méteres magassági teljesítménnyel a kiindulási pont fölött én állítottam fel a magyar vitorlázó magassági csúcsteljesítményt. Méray Horváth Róbert november hónapban 26 óra 55 perces időtartamrepülésével lényegesen megdöntötte Rotter Lajos évek óta fennálló rekordját. Egy héttel rá Király István 29 óra 47 perces kitűnő teljesítménnyel szárnyalta túl Méray-Horváth pompás teljesítményét. Ezek az eredmények, azt hiszem, minden szónál ékesebben beszélnek.



Tardos Béla:

Tegyék kötelezővé a modelezést a középiskolákban.

A Magyar Aero Szövetség modelezőosztálya az ötödikemeleti hatalmas terem nyugati szárnyán található. A tágas ablakon a királyi vár hatalmas kupolája integet befelé, a téleleji nap fáradt sugarai Magyarország térképére vetődnek, amelyen piros zászlócskák és különböző színű gombostűk mutatják, mely városban van középiskolai aerokör vagy körzeti központ.

Tardos Béla, MAESz-felügyelő, a modelező-osztály vezetője dolgozik itt. Ő intézi az egész ország területére szóló megbizatással ennek a magyar repülésügy szempontjából annyira fontos ágazatnak ügyes-bajos és hála Istennek egyre szaporodó dolgait. Megkérjük, nyilatkozzék a modelezés fontosságáról, multjáról, jelenéről és jövőjéről. Szívesen áll kötélnek és már mondja is, alig győzzük jegyezni:

— A modelezés munkájába az egész ország fiatalságát szeretnők, jobban

mondva, kell bekapcsolni. A 10 évesektől egészen a 15—16 évesekig. Egyelőre sajnos, csak a 13 éveseknél kezdhetjük a komoly munkát. A hároméves modelező múltra visszatekintő diák vagy levente 16 éves korában kerül át a vitorlázókhoz.

— A modelezéssel való foglalatoskodás hallatlan módon megkönnyíti a vitorlázás és általában az egész repülőkiképzés munkáját. A modelező saját kísérletei alapján ismeri meg a repülés alapelemeit: a szilárdságtant, az áramlástant. A dugóhúzó és az átejtés mibenlétét a modelező igen sok esetben például jobban ismeri, mint akármelyik vitorlázó.

Decentralizálni kell a modelezést.

Szervezeti kérdésekről szólva, Tardos felügyelő hangoztatta, hogy az ország nyilvántartott 108 aerokörének irányítását a szövetség modelező-osztálya látja el. Ezeknek az aeroköröknek a túlnyomórészét a középiskolai körök alkotják. Egyelőre még több körzeti központ kialakítására volna szükség, mert ezekkel decentralizálni lehetne a modelezés vezetését és anyagellátását. A körzeti központok kiépítéséhez ebben az évben már hozzá is fogtak. Ebben az évben 13 ilyen központ létesült. A központokból az ország minden részébe jut, természetesen a nemrégiben visszatért országrészekbe is, amelyeknek az anyaországi viszonyokba való beállítása teljes ütemben folyik.

Aerokört minden középiskolába!

— Kívánatos lenne — folytatja *Tardos Béla* — hogy az ország minden középiskolájában tegyék kötelezővé a modelezést és az ifjúsági aerokörök megalakítását. Az alsófokú iskolákban a szlöjd helyett a mai időknek sokkal jobban megfelelő és legalább ugyanazt az eredményt biztosító modelezést kellene bevezetni. A modelezés sokkal tágabb kézimunkalehetőséget biztosít, mint a szlöjd bármelyik ága.

A tanárkérdés megoldásra vár.

A kultuszminisztériumhoz beadvánnyal fordultunk, amelyben kértük a középiskolai aerokörök kötelező megalakítását, a modelezés kötelezővé tételét, mert ez módot nyujt arra, hogy a frázismentes hazafias nevelést keresztül tudjuk vinni. Igen nagyfontosságú a tanárok helyes megválasztásának kérdése is. A tanároknak a modelezésbe való bekapcsolódását igen sok esetben akadályozza a tanárok mai túlterheltsége. Csak rendkívül törekvő — rendszerint fiatalabb — tanárok tudnak maguknak annyi időt szakítani, hogy az iskolai aerokörben oly fontos nemzeti hivatást teljesíthessenek. Mindenkinek tudnia kell, hogy ez részükről áldozathozatalt jelent. Ennek a kérdésnek intézményes megoldása a kultuszkormányzatra vár. Kívánatosnak tartanám, hogy minden modelezéssel foglalkozó tanár anyagi ellenszolgáltatást kapjon az Aero Szövetségtől, intézményessététel esetében pedig a vallás- és közoktatásügyi minisztériumtól.

Az »Ifjú repülő« megjelenése nagy hiányt pótol

— Nagy örömmel kell megemlékezni az »Ifjú repülő« című lap megjelenéséről. Ez a lap, amely bizonyára a repülést szerető tanulóifjúság kedvenc lapja lesz, rendkívül nagy hiányt pótol.

A központi modelezőműhelyben budapesti továbbképző tanfolyam van folyamatban. A vidéki továbbképzés problémáit a körzeti központok vannak hivatva megoldani. Azokból a budapesti középiskolákból, amelyekben aerokör még ma sincs, 20—25 növendéket kértünk, akiket elsőfokú kiképzésben részesítünk, hogy a leendő középiskolai aeroköröknek magvát alkothassák.

Még sok a tennivaló

A magyar ifjúság, a repülés minden ágához hasonlóan a modelezéshez is rendkívüli rátermettséget árul el. Ezt az egyik nemzetközi versenyen való részvétel és az országos rekordok is bizonyítják. Nagyarányú támogatást kell azonban adnunk szerszámban és anyagban, mert még messze vagyunk attól, amit a kis finn nemzet produkált 1940 végén, amikor 40.000 modelezőt tudott kimutatni.

A modelezésre mindenki alkalmas

A modelezés hivatása az, hogy az ország minden tanulója megismerkedjék a nagy jövő előtt álló repülés alapelemeivel, hogy kedvet, lelkesedést ébresszen a repülés iránt és ezzel maradéktalanul lehetővé váljék a fokozódó honvédelmi szükségletek teljes kielégítése. Fontos a modelezés tudományos és ipari téren egyaránt. Modelezésre mindenki alkalmas. Ezen a téren tömegeredményekre kell törekednünk. Rendkívüli fontossága van a leventemodelezésnek, amely a nép széles rétegeit viszi közelebb a repüléshez.

Hatalmas légierőre van szükségünk

Látogatásunk során öt ízig-vérig repülőemberrel beszéltünk. Felelős állásban lévő szakembereket szólaltattunk meg, akik a magyar repülőélet úgyszólván minden terére kitértek. Mindnyájan egyek abban a felfogásban, hogy sok-sok repülőre van hazánknak szüksége.

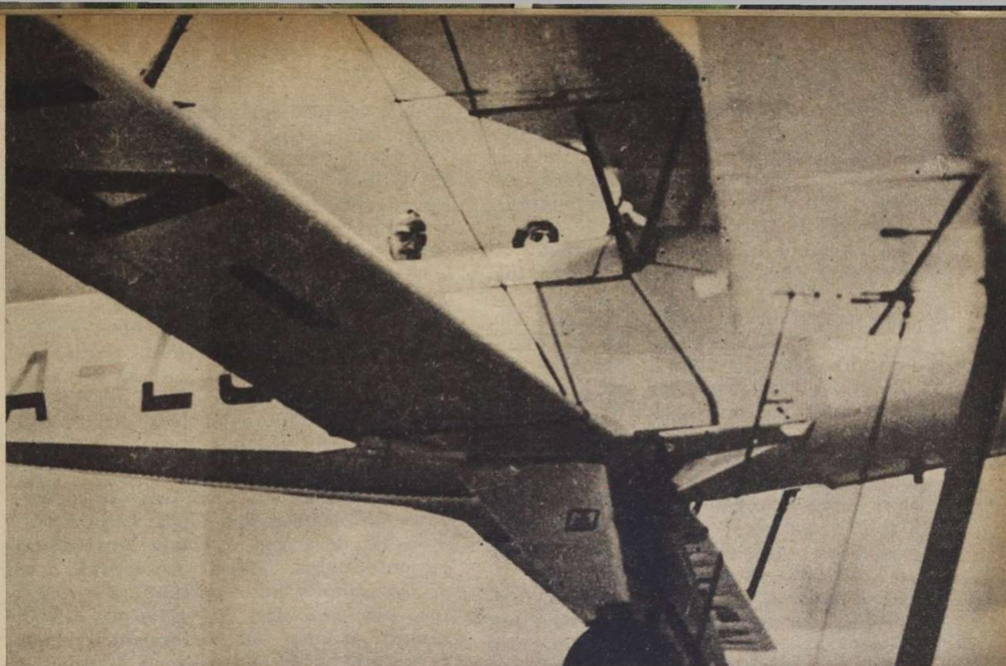
Szerte a világon vérzivataros harcok tombolnak. Nincsen olyan hadijelentés, amelyben ne esnék szó a halállal anynyiszor szembenéző hős repülőkről. Hogy itt a Duna medencéjében teljesíteni tudjuk ősi hivatásunkat, ahhoz erős hadseregre, repülőgépekre van szükségünk. Azonban a legjobb harcigép is tehetetlenségre kárhoztatott holt anyag. Harci értéket, küzdenitudást, lelket a gép által szárnyakat kapott ember ad a tehetetlen anyagnak. Ezért van szükség kiváló repülők kiképzésére. Hogy az ezirányú munka hozzáértő, jó kezekben van, azt mindannyian nagyon jól tudjuk.



Magyar »Héjják« a szovjet arcvonal felett.

1939: vizsgázik, 1941: vörös ellenséget bombáz

a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap növendéke



(Harmadik esztendeje működik a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, amelynek lázas teremtőmunkájával, tervszerűen kigondolt és sorra megvalósított repülő-nevelő és gyarapító alkotásaival nap mint nap találkozunk a magyar repülőéletben. A legkézzelfoghatóbb eredmény az Alap munkájáról, hogy a két év előtti növendékek — már ellenségfeletti repüléseket is végeztek a szovjet arcvonalon. Erről szól Raczkó Lajos érdekes karácsonyi cikke.)

Csípős, hideg szél fúj a repülőtéren, ahol most sorakozik fel az ünnepélyes hazatérés ünnepséges fogadtatására a közelfelderítő század. Ahogy nézem az arcokat, két fiatal hadapródőrmestert látok. Ismerősek. Nem tudom, hova tegyem őket. Nemrégen mindennap találkoztam velük valahol, beszéltem is velük, jósokszor... Mégis: valami *más van bennük*, mint ahogyan emlékezetemben éltek...

Megvan! *Katonaruhában nem láttam még őket...*

Alapi növendék volt mindkettő, sokszor néztem, hogyan gyúrják az iskolaköröket, vagy kucorognak az oktató körül, aki éppen a mágnes szerkezetét mondja el nekik. Az egyikkel meg együtt utaztam autobuszon. Emlékszem: veres volt a képe a széltől, naptól. Még csak belekóstolt a repülésbe, de már a *vérében volt*. Más volt a mozgása, mások a gesztusai, más a hangja, mint bármely más sportolóé.

— Te — mondta a társának — csúsztattál-e már?

— Még nem.

— Nahát, akkor én sokkal előbbre vagyok!... Csudajó figura, éppen nekem teremtették!

És elmagyarázta, hogy csúsztatott először és most már egészen földközelben billenti vissza a gépet és már el is ül a *Bücker* három pontra. Az autobuszban felfigyeltek rá, ritka élvezet volt hallgatni csikószerű nyargalászását a repülésről...

...Most, két esztendő multán itt állanak, *háborút megjárt katonák*. Alig várom az ünnepség végét, hogy beszélhessek valamelyikkel éppen arról, hogy mit jelentett hát számukra a *Repülőalap* rendkívüli kiképzése, mennyivel jobb a soruk, mint eleiké volt. Könnyebb-e, gyorsabb-e az előmenetel a repülőtudásban?

— Sokkal és jelentősen könnyebb — mondja — és én kimondhatatlanul nagy hálával tartozom a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalapnak*, hogy lehetővé tette álmaim megvalósítását.

Hosszú ideig ülünk együtt, hogy elbeszélhesse töviről-hegyére: hogyan lesz háborútjárt, ellenség fölött repült hadapródőrmester a repülőalapi növendékből? Milyen kézzelfogható eredményeket és könnyítéseket ad a repülőélet annak a magyar fiatalnak, aki végigcsinálja az alapi kiképzést valamelyik keretnél.

— Kezdjük a legelején, — mondja — úgy sokkal könnyebb összefoglalni a dolgokat.

És *Bogáti* Péter hadapród beszélni kezd:

— Úgy jutottam a repüléshez, mint akármelyik mai fiatal. Hálistennek, nem kellett messze mennem ahhoz, hogy repüléssel találkozzak... 1938-ban már eljutottam a C-vizsgáig, a vitorlázó repülőalfáig, amit szerintem mindenkinek el kell érni. *Vöcsökkel* röpködtem, *Kovács* Aladár volt az oktatóm a Farkashegyen.

— 1939 júliusban kerültem alapi kerethez és *163 kettős-felszállás után mentem el elsőízben egyedül.*

Kérdem, hogy gondolt-e arra kiképzés közben, hogy amit most tanul, annak esetleg harctéren veszi majd hasznát.

— Nagyon sokszor eszembe jutott nekem is, meg másoknak is. *Hiszen benne volt a levegőben, hogy megérik a helyzet a leszámoláshoz. És legbelülről nagy megnyugtatás volt, hogy aprólékos, mindenre kiterjedő, elméleti és gyakorlati tudnivalókban egyaránt rendszeres és alapos repülőtanulásba fogtak bennünket.*

— 1939 szeptember 28-án vizsgáztam az első alapi növendékvizsgán kétszázadmagammal. Kint volt a *Kormányzó Úr* is, még ma is boldogan emlékezem vissza, mennyire örült a Főméltóságú Úr, amikor végigtekintett sorainkon.

Egyre jobban belemelegszik a beszélgetésbe:

— *Sokat, nagyon sokat, kiadós porciókat repültem az Alapnál, a keretben három hónap alatt összerepültem 23 órát.* Komoly és alapul vehető repülőórák voltak ezek.

— A vizsga után ősszel *mindgyárt be is vonultam*, megkezdtem a katonarepülő életét. Mondani sem kell, hogy *mintha hazamentem volna*, olyan nagy könnyebbség volt bevonulni, úgy, hogy az ember már tud repülni.

A kiképzés voltaképpen csak továbbképzés volt számára:

— Mintha iskolába jártunk volna, az volt az érzésem, hogy »*felsőbb osztályba*« léptem a bevonulással és a tananyag, amivel meg kellett ismerkednünk, valóban magasabb osztály anyaga volt, *de az alapot, a repülést már valamennyien kifogástalanul tudtuk.*

A nyáron érték el társaival együtt a címzetes hadapródőrmesteri rangot.

— Ahogy megindult a vörösök ellen a harc, mi is kimentünk. Mozgósították a századot, azzal mentünk ki, hogy *megfigyelő szolgálatot teljesítünk majd az idősebb pilótákkal.* Arról, hogy magunk repüljünk ellenség fölé, egyelőre álmodni sem mertünk, mert hiszen békeiskolánk az elkövetkezendő hadifeladatokat illetően még alig lehetett, egyenesen az »*iskola padjai*« közül mentünk az arcvonalra.

— Az első héten repülőtéri szolgálatot végeztünk, nem is lehetett volna előhozni, hogy szeretnénk ellenség fölé menni. *Bar*-ban voltunk éppen, amikor a századparancsnok úr kérésünkre fölengedett bennünket *négy körre.* De csak a repülőtér fölé, éppen csak ellenőrzésre. Ügyeltünk rettenetesen mindenre, mintaszerű indulásokat, leszállásokat csináltunk, onnan tudtuk, hogy jól ment a dolog, hogy a századparancsnok úr rendelkezésére mi lettünk a — *futárrepülők. Hordtuk a postát Perwomajszkba, Barba, Annapolba.*

A tábori postában sok névreszóló csomag volt, rengeteg levél és »kevés« újság, folyóirat.

— Minden hazai hír háromszorosan érdekelt bennünket, az olvasnivaló kézrőlkézre járt... *Jól esett olvasni a Szárnyakat odakint, különösen a haditudósításokat lestük...*

— Közben megismerkedtünk a *Negyvenhatossal* töviről-hegyéig és rengeteg térképtanulmányt végeztünk. A századparancsnokunk ugyanis a legaprólékosabb térképolvasás-tudást követelte meg tőlünk. Úgy tett velünk, hogy a térképet elővette és feladatnak adta a sorra kö-

vetkező futárrepülést. A térképről sorra el kellett mondani, hogy irányban, időben, magasságban, sebességben hogyan és miként oldjuk meg a feladatot. Amikor már azt hittük, hogy megfeleltünk, közbevágott:

— Ez mind szép, de közben mégis elkevertetek, messze a Bug fölött vagytok, itt meg itt. *Mit csináltok?*

— Csak akkor engedett útra bennünket, ha az elképzelt hibákat kifogástalanul javítani tudtuk.

Egyre több melegséggel mondja:

— Kiabált rólunk az a kívánság, hogy ellenség fölé szeretnénk menni. Sokat kellett parancsnokunk nyakára járni ezzel a kívánsággal, végre — amikor látta, hogy nincs mikörülöttünk semmi hiba — kiadta a parancsot, hogy — *mehetünk.* A parancs úgy szólt, hogy *kötelékben megyünk kísérőnek.*

— A kazankai repülőtéren, Krivoj-Rogtól nyugatra negyven kilométerre kaptuk azt a parancsot, hogy egy raj kitelepszik a csumaki repülőtérre, onnan induljon bombatámadásra. A támadás már egyenként ment.

A századnál két alapi növendékből lett hadapródőrmester teljesített szolgálatot.

— Hát, folyton arról beszélgettünk a kapott parancs után, hogy *nem hiába tervezgettünk a repülőalapi keretnél, amikor az iskolaköröket gyúrtuk, hogy egyszer majd csak kapunk »komoly« repülőfeladatokat is.* Olyan boldogok voltunk, mint a gyermek, akinek teljesítették leghőbb kívánságát.

— Tizenkét darab bombát vittünk magunkkal, ez alkalommal élő célok ellen kellett végrehajtanunk a támadást.

Olyan élénken emlékszik minden részletében az első ellenségfeletti repülésre, hogy tudta, melyik gépben kik ültek.

— Én a harmadik gépet vezettem, egyik hadnagyunk volt a megfigyelőm. Egyenkénti bevetésre mentünk, az volt a feladatunk, hogy *Alexandropoltól nyugatra a Dnyeperen lévő uszályokat és ladikokat zavarjuk meg bombatámadással.*

— Bizony, nem a legkiválóbb repülőidőben indultunk. Köd volt, párás, elmosódott, ólmos vonal volt az ég alja. *Tudtuk, hogy az út nem lesz husvéti kirándulás.* A zaporosjei nagy sziget akkor még erős védelmi vonal volt a vörösök oldalán.

— Cikk-cakkban repültem át a legveszedelmesebb részek fölött, hogy a bolsevistáknak a gép a lehető legrosszabb célpontot adja. *A célt jól tudtuk, az utolsó pillanatban repültünk rá egyenesen, bombakioldás, jó találatok, azután vissza! Minden idegszálammal éreztem és tudtam, hogy magasságon és sebességen múlik a dolog. Még lámpalázam sem volt, hidegen és tárgyilagosan repültem, közben erősen lőttek utánunk, — de nem volt baj.*

Hanem azért lett volna izgalom a számára, útközben »történt valami«, amelyről csak akkor értesült, amikor támaszpontja repülőterén leszállt:

— Az történt, hogy az utolsó bomba *»beszorult«.* Hadnagyom vette észre a dolgot, de nem szólt, gondolta, ráér majd akkor szólni, ha nem tud segíteni a bajon. A kioldót utánahúzta néhányszor, *de a bennszorult bomba csak megmaradt. Nem valami nagy élvezet lehetett számára tudni, hogy a bomba élesítve van és leszállás következik, amit bennszorult bombával végrehajtani lehetetlenség.* Valami írnivalója akadt, elvégezte, addigra a bomba *kirázódott.* Szerencsére, még ellenségfölötti területen. Idejében kipotytyant a veszedelem a gépből.

A visszatérés foglalja le most minden gondolatát:

— *Szárnyon jöttünk haza.* Ahogy átjöttünk a Kárpátokon, ha nem tudtuk volna, hogy már hazaérkeztünk, akkor is elárulta volna a föld, hogy — *itthon vagyunk. Mennyire más, mennyire magasabbrendű nálunk a mezőgazdasági kultúra! Ott? Rendetlenül, össze-vissza művelt területek, sok parlag. Itt, idehaza? Minden föld gondosan meg van művelve, fellátszik ezer és ezer méterekre is, hogy ezen a földön olyan nép él, aki szereti a földet és akit szeret a föld!*

Debrecenben szálltak le először.

— Istenem, milyen kimondhatatlanul jó érzés volt *gondozott, keménytalajú, gyöpös repülőtéren leszállni!*

Benzint töltöttek s jöttek tovább haza Budapestre, hogy még aznap idehaza legyenek.

— Leszálltunk, azután kocsira fel és gyerünk haza!

Azt kérdem, mi volt az első dolga idehaza?

— Valamennyien egy és ugyanazt csináltuk: Parancs nélkül összeálltunk és *a hazaérkezés első örömeül háromszoros éljent kiáltottunk a Kormányzó Úrra.*

— Azután?

— Azután haza mielőbb, hogy hozzátartozóinkat magunkhoz ölelhessük és — *beugorhassunk a fürdőkádba.*

Raczkó Lajos



A tanteremben szorgalmasan tanulnak a jövő magyar repülő tisztjei



A századparancsnok a jelentés meghallgatása után beszél a növendékekhez



Iskolaügyeletes a hadapródisk[...] előtt

LÁTOGATÁS A REPÜLŐ HADAPRÓDISKOLÁBAN

Távol a főváros zajától, nyáron hüvös, télen enyhet nyujtó völgy ölén nő fel az a repülőnemzedék, amely hivatva lesz a jövő nagy feladatait a levegőben és a levegőből megoldani. A jövő repülőigéretének Alma Materét és lakóit hegybástya öleli körül védelmezően. Bent az épületben a jövő ritmusa üti meg fülünket. A falak között hihetetlen élniakarással zajlik az élet. Pirospozsgás, fiatal, életerőtől duzzadó, vidám gyerekemberek sürgölődnek a folyosókon. Mindent túláradó élniakarásuk a jövő nagy igérete.

A repülőhadapródiskola parancsnokának Horthy Miklós kormányzó és Árpád fejedelem szobrával díszített szobájába látogatunk el először. *Vitéz Csontos Ferenc* őrnaggyal beszélgetünk a hadapródiskolával kapcsolatban felvetődő kérdésekről. Megtudjuk tőle, hogy a legnagyobb gonddal kiválogatott hadapródjelöltek az első évben modelezést tanulnak. Az itt szerzett készségüket azután modelversenyeken mutathatják majd be. A második évfolyamban már szárnyakat kap a növendék, a nyári hónapokban vitorlázókiképzésben részesül. A harmadik évfolyam hallgatóit motoros-repülőkké képezik ki, a negyedik évfolyam keretén belül már másod- és harmadfokú repülőkiképzés alá vonják a fiatalokat. Az ötödik évfolyamban már kizárólag katonai kiképzés folyik. Ebben az időben kerülnek a hadapródjelöltek a különböző harcigépekre.

A szigorúan vett katonai tantárgyakon kívül a középiskolákban tanított és az általános műveltséget biztosító tantárgyak is szerepelnek. Minden hadapródjelölt a középiskola nyolc osztályának elvégzésével felérő érettségit tesz. Az iskolában teljes katonai fegyelem érvényesül.



Felelés

Ébresztő reggel 6 órakor van. Utána reggeli torna, mosakodás, pajtássági vizsga és szobarend következik, majd párolgó meleg kávéhoz és jó karéj kenyérhez ülhet a növendék. Reggeli után a középiskolákhoz hasonlóan a tanítási órák egymásutánja következik. Ez egész a déli órákig tart. A farkasétvágyhoz méretezett és a legkényesebb igényeket is kielégítő ebéd után könnyebb tantárgyak következnek, majd fél 6 órakor parancskihirdetésre állanak össze a hadapródjelöltek. Ezután kötelező ismétlés következik, majd 20 órakor ismét kanállal és villával cserélik fel a tollszárat és a ceruzát. Kilenc órakor felcsendül az ágybajutást parancsoló takarodó.

A növendékek tanítását a katonai tantárgyakon túlmenően is a legkiválóbb pedagógusok végzik. Tanítás közben belátogattunk az egyik tanterembe. Épen dolgozatírás volt. Itt is épúgy rágják a tollszár végét, épúgy borzolják üstöküket és — ha jól figyeltük meg — épúgy »puskáznak«, mint bármelyik középiskolában. A tanítás a modern pedagógia minden rendelkezésre álló segédletével folyik. Nem hiányzik a keskenyfilm sem a tanítóeszközök közül.

Ép testben ép lélek, mondja a közmondás és ez sehol sem érvényesül jobban, mint a repülőknél. Mert a nélkülözhetetlen elméleti tudáson túlmenően époly fontosak a megfelelő fizikai adottságok is. Spártai felfogásban, testedzésben nincs is hiány. Minden tornaalkalmatossággal felszerelt hatalmas tornaterem áll a fiatalság rendelkezésére. Nyujtón, korláton, bordásfalon, gyűrűn, köteleken edzi magát a repülőhadapródjelölt a nagy feladatra.

Torna- és vívógyakorlatok






Kivonulás a gyakorlótérre


Gyakorlatok

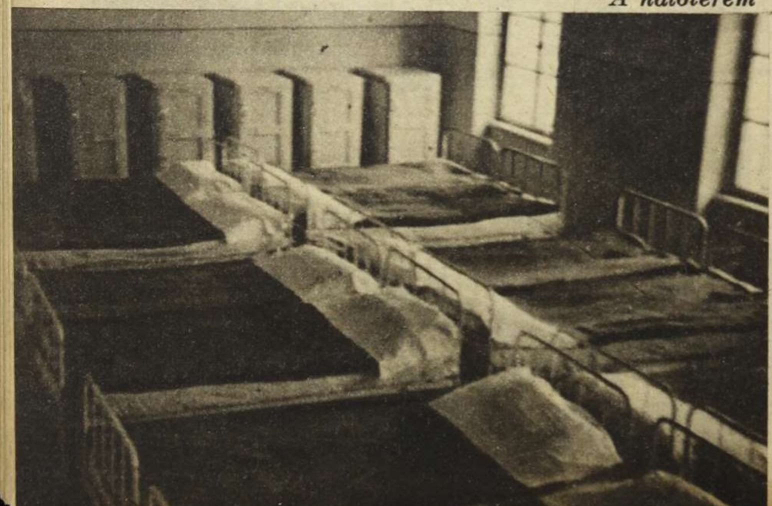

Pihenő

Ötévi kemény, szellemi és fizikai munka után következik a zászlóssáavatás boldog pillanata, majd a csapathoz kerül az Alma Mater falait elhagyó, a repülés elméleti és gyakorlati készségével gazdagodott ifjú. Lelkiismeretes, szakavatott és a szigorúság mellett is szeretettel végzett elméleti és gyakorlati kiképzés után a csapat-, vagy ha a sors úgy hozza magával, arcvonalszolgálat következik. A hadapródiskolában szerzett ismeretek, gyakorlati alkalmazására kerül sor. Biztosak vagyunk abban, hogy akár felderítő-, akár vadász-, akár bombavetőgépre kerülnek ennek az iskolának komoly harcossá váló gyerekemberei, mindenütt megállják helyüket és minden helyzetben öregbíteni fogják a magyar repülés már eddig is sok próbát kiállt hírnevét.


Kihallgatás előtt


Újabb gyakorlatok


Vívólecke

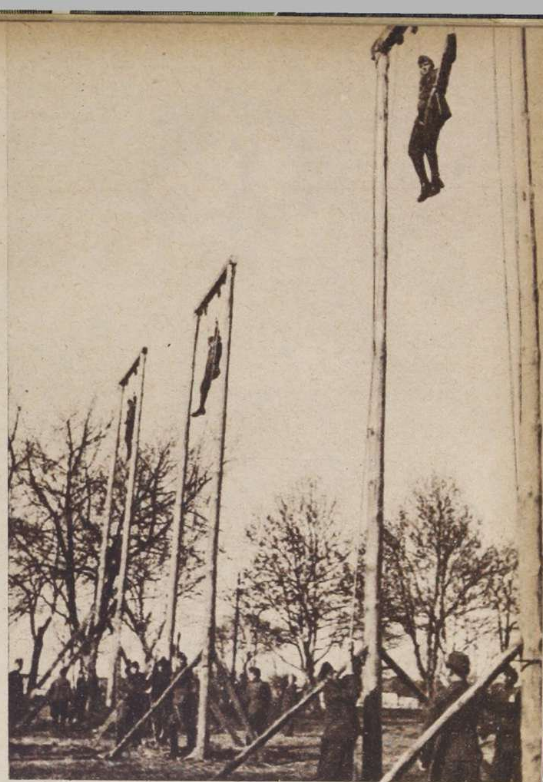

A hálóterem


Az előadóteremben

Haderőnkívüli ejtőernyős kiképzés



1. számú kép: Ugrópadok.

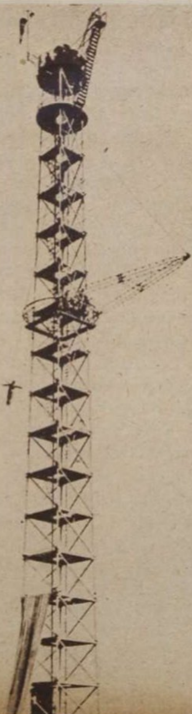


2. számú kép: Ejtőszerkezetek.

Most, midőn minden valamire való nemzet ifjúsága fegyverrel a kezében száll síkra hazája védelmében, helyet követelünk soraikban mi is: a magyar ifjúság. Katona nemzet vagyunk, mindig megálltuk a helyünket akár nyillal, vagy karddal, akár géppuskával osztották a halált. A mai harc hőse az ejtőernyős katona. Legszebb erénye a mindenre elszánt törhetetlen akarat: a virtus. A magyar pedig mindenütt ott van, ahol virtusra van szükség. Az ejtőernyős honvéd már be is bizonyította, hogy a legelsők között van. Ők az ország legbátrabb katonái.

Az ejtőernyős szolgálat az ifjúság kiváltsága, mert fáradhatatlan test, gondoktól, gátlásoktól mentes lélek azok a követelmények, amelyeket ez a szolgálat megkövetel. Hosszú, fáradságos előkészítő munka után kerülhet sor az első »valóságos« ugrásra, s minél előbb kezdjük ezt a nevelést, annál nagyobb lesz az eredmény. Igy vetődött fel az a gondolat, hogy az ejtőernyős előképzést még a katonaköteles kor előtt kezdjük el a magyar ifjúsággal, hogy akkorra, amikor már férfivá serdül, izmai és lelke hozzá edződjenek az ejtőernyős szolgálathoz. Ez az előképzés a 17. életév betöltésével kezdődik és 2 évig tart, utána az arra alkalmasok akár, mint korengedélyesek, akár mint katonakötelés korúak, az ejtőernyős csapathoz nyernének beosztást. A korengedélyes (19 éves) korban való bevonulás sokkal előnyösebb, mert egyrészt semmit nem felejt el az ifjú, másrészt ebben a korban a legrugalmasabb a test, legforróbb a vér és legrámenősebb a lélek. Hosszú az út, amíg a serdülni kezdő ifjú eljut az első ugrásig s a következőkben összefoglalva, ismertetni fogom a haderőn kívüli kiképzés menetét.

3. számú kép: Kombinált ugrótorony.



FELTÉTELEK ÉS KÖVETELMÉNYEK

Ejtőernyős szolgálatra csak teljesen ép szervezetű ember alkalmas. Közepes testmagasság, ennek megfelelő normális testsúly, ép izomzat és idegrendszer, erős csontozat, jó szív és tüdő, normális látás és hallás, lelkierő éppen olyan fontos követelmények, mint a kifogástalan erkölcs, a hazafias hűség, magyar származás és istenfélelem. Az ejtőernyős csapat nemeslelkű, bátor és hazáját mindennél jobban szerető fiatal hősök csapata.

A haderőnkívüli előképzésben résztvehet minden magyar ifjú, önként jelentkezés alapján, ha orvosi vizsgálaton megfelelt. Az ejtőernyős vizsgálatot erre külön kiképzett orvos végzi, mert az általános katonai szempontból »A«-nak (alkalmas) minősített egyén még nem biztos, hogy ejtőernyősnek is megfelel. (Például túltáplált, elhízott test, gyenge reflexek, régi vagy újkeletű hasműtétek, gyenge lúdtalp stb. már az ejtőernyős szolgálatra nézve kizáró törődöttség, míg más fegyveres szolgálatra az illető esetleg alkalmas lehet.) A testi alkalmasságon kívül a szellemi alkalmasság is elsőrendű követelmény, eltompult eszű, korlátolt felfogású egyének nem valók ejtőernyősnek.

Rendkívül káros jelenség, hogy a szülők előítélete és alaptalan aggodalma sok önként jelentkező, arra érdemes ifjút elvon az ejtőernyős kiképzésből, mert minden eszközzel azon vannak, hogy megakadályozzák fiuk jelentkezését. Az ilyen szülők nincsenek tisztában az ejtőernyős szolgálat mibenlétével, nem értik meg a kor szavát. Az ejtőernyős alakulat már nem a jövő, hanem a jelen fegyverneme és minden nemzet azon van, hogy ezt a fegyvernemet minél jobban kifejlessze. Ha mi ebben elmaradunk, ellenfeleink fölényben lesznek velünk szemben. Amellett az ejtőernyős szolgálat minden nehézsége ellenére nem életveszélyes szolgálat, éppen a különleges volta miatti legaprólékosabb biztonsági rendszabályok következ-

4. számú kép: Légcsavaros ugrótorony.





5. számú kép: Szabadesés valóságos ugrásnál.

tében. Minden ugrást a legalaposabb, legaprólékosabb vizsgálat és ellenőrzés előz meg, úgyhogy csak a legritkább esetben történik szerencsétlenség, de az is inkább az ugrók hibájából. (Hanyagság, rendetlenség, szórakozottság, az ilyenek ne is jelentkezzenek.) A hadérőnkívüli előképzésnek (ahol nincs gépből való ugrás előírva) éppen az a célja, hogy minden szempontból kiválogassák az ejtőernyős szolgálatra alkalmasokat kétéves előképzés alatt, amikor az oktatónak ideje van az embereit megfigyelni, kiválogatni. Ne gátolják tehát meg a szülők gyermekeik jelentkezését, mert legalább is olyan gonddal vigyáznak ott rájuk, mint a szülői háznál. A haderőn kívüli előképzés három főcsoportra osztható:

1. Előkészítő oktatás és gyakorlatok.
2. Kiképzés az ugrótoronynál.
3. Különleges gyakorlatok.

ELŐKÉSZÍTŐ OKTATÁS.

Az előkészítő oktatás a levente lakóhelyének megfelelő városban (kerületben) folyik az erre a célra kiképzett oktatók vezetése mellett. Ilyen ejtőernyős leventeoktatóul kiválóan megfelelnek leszerelt »öreg« ejtőernyős tisztesek, akik megfelelő díjazás mellett szakértelemmel vezetnék az előkészítő oktatásokat. A kiképzés heti 4 óra mellett 2 évig tart, minden év nyarán többhetes táborozásra vonják össze az ország területéről az ejtőernyős csoportokat az ugrótoronynál, amely a főváros környékén lesz felállítva. Az oktatók az egyes ejtőernyős jelöltekről minősítési lapot vezetnek, amely lapon az illető személyi adatain, testméretein, sportteljesítményein kívül a szolgálatra való alkalmassága szempontjából minősítési megjegyzések vannak. Ennek a minősítési lapnak az alapján kerül az illető az ejtőernyős csapathoz átvételre, vagy meg nem felelés esetén onnan kizárva. Az előkészítő oktatás feloszlik:

a) Előkészítő testedzés (hangsúly a lábgyakorlaton).
b) Előkészítés az ejtőernyős ugrásra (1. és 2. számú kép).
c) Kiképzés ejtőernyővel (hajtogatás).
d) Fegyver- és lőszerismeret.
e) Tereptan.
f) Műszaki kiképzés.
g) Alaki kiképzés.
h) Harckiképzés.

Általában tehát mindazoknak az alapismereteknek elsajátítása, amelyekre későbbiek folyamán, az ejtőernyős csapatnál szükség van.

KIKÉPZÉS AZ UGRÓTORNYON

Az ugrótorony egy 70—80 méter magas vasszerkezet (3. sz. kép), amelynek az a célja, hogy az ejtőernyősjelölt ifjút hozzászoktassuk a nagy magassághoz és az onnan való leugráshoz, a lebegéshez (leszállás az ejtőernyővel) és a földetéréshez. Az ilyen előkészítő ugrógyakorlatokra többféle szerkezeti megoldás, illetve módszer alkalmas. Legtöbb országban nem is használnak ugrótornyot, csak szélcsatornát (lásd később), vagy mind a kettőt külön-külön. Megoldások a következők:

a) Függőleges szélcsatorna.
b) Ugrótorony légcsavarral.
c) Ugrótorony csigaszerkezettel.

Vagy a kettő kombinálása.

a)-hoz. A földbe van beépítve egy erős repülőmotor vízszintesen fekvő légcsavarral. Az egész fölött egy rácsszerkezet van elhelyezve, erre áll rá a csukott ernyővel felszerelt gyakorló ugró. Amikor a motor teljes fordulatszámmal jár, adott jelre a gyakorlatozó megrántja az ejtőernyő fogantyúját és az ernyő kiesik. A hatalmas, felfelé irányuló légáramlat az ernyőt kinyitja és a magasba dobja. A gyakorló körülbelül 50—60 méter magasba lendül, amikor a motort leállítják és az illető most már lassan süllyedni kezd.

Ennek az eljárásnak előnye az, hogy nem kell drága vasszerkezetet felépíteni, amellett az ugrót csak akkor kapja fel a légáramlat, ha az ernyője szabályosan kinyílott, tehát semmiféleképpen nem történhet baj. Hátránya viszont az, hogy az ugró nem esik át azon a kétségkívül nagy lelki problémán, ami a magas toronyról való leugrással jár (akaraterő nevelésére a torony alkalmasabb).

b)-hez. Az ugrótorony tetején egy repülőmotor van felállítva, amely az ugrót — amikor ernyőjét kinyitja — egyszerűen »lefújja« a toronyról. Az ugró háttal áll a mélységnek, szemben a motorral, amelyiknek ellenkező oldalán van a légcsavar. Az ugró mindkét kézzel kapaszkodik az ugrópad korlátjában, azonkívül egy biztonsági zsinór is tartja, amely csak akkor szakad el, ha az ernyő szabályosan kinyílt és a teljes húzóerő érvényesül. Előnye a teljes biztonság és az, hogy az ugró teljesen elszabadulva az ugrótoronytól, a valóságnak megfelelően ér földet (még az ernyőlengés is meg van, ami a valóságban is csak igen ritkán hiányzik). Hátránya viszont szintén az, hogy az ugró nem látja a mélységet, mert annak háttal áll és nem saját akaratából ugrik le. (4. számú kép.)



6. számú kép: Felhők között.

c)-hez. Az ugrótorony tetején (kombinált toronynál a közepén) egy messze kinyúló daruszerkezet van, ennek végén egy csigaszerkezet, amelyen drótkötél fut. A drótkötél egyik vége a teljesen kinyitott és szétfeszített ejtőernyőt tartja, míg a másik vége egy gépi erővel hajtott dobra van felcsavarva. A gép a dobot csak meghatározott sebességgel engedi lecsavarodni. Az ugró az ernyőkupolánál mélyebben egy kinyúló padon áll, szemben a mélységgel. Az ernyő hevederje a testére van erősítve, az ernyő zsinórjai lazán lógnak közötte és az ernyőkupola között. Adott jelre az ugró a mélységbe veti magát, testének súlya alatt a drótkötél a dobról kezd lecsavarodni, de csak olyan sebességgel, hogy a süllyedés nem több, mint a nyitott ernyővel való süllyedés: 5 méter másodpercenként. Ha tehát az ernyő valamilyen oknál fogva a leugráskor összegabalyodna, a drótkötél nem engedné a sebességet felgyorsulni 5 méter/másodperc fölé. Előnye ennek a szerkezetnek a kettős biztonság (nyitott ernyő + drótkötél), továbbá az, hogy az ugró saját elhatározásából ugrik le (akaraterő növelése). Hátránya az, hogy az ernyő nem szabadulhat el a toronytól a drótkötél miatt és csak a teljes szélcsendnek megfelelő földetérést lehet vele gyakorolni, viszont tudjuk, hogy a teljes szélcsönd igen ritka jelenség. A magyar leventék olyan biztonságos ugrótornyon fognak gyakorolni, amelyen csak daruszerkezet van.

Minden ugrótoronyhoz tartozik egy ugróponyva, ami nem egyéb, mint egy L-alakban kifeszített széles, erős ponyva, amelybe az ugró 10—30 méter magasságból beleugrik. Nagyobb baj nem történhet, legfeljebb egy kicsit »odaég« az illető ugró bőre, ha nem vigyáz, ugyanis teljesen nyujtott testtel kell ráesni a ferdén kifeszített ponyvára, amelynek alsó vége felfele hajlik. Amikor a test

a ponyvához ér, fokozatosan lefékeződik, majd az alul képződött zsákban megáll. (3. kép.) A 3. számú képen az ugróponyva még nincs kifeszítve, az ugrót most húzzák fel a középső állványra. Fent látható az ugróállvány (légcsavaros rendszer), alatta egy kiálló daru, amelynek a végén csigaszerkezet van és azon keresztül drótkötélen le- és felhúzható, előre kifeszitett ernyő mozoghat. Az ernyő lent a földön az álló alakok mögött fehérlik. Maga az ugrótorony kombinált rendszerű, a magyar toronynál a légcsavar hiányzik.

Az ugrótorony-gyakorlatokkal egyidőben a táborozó ifjúság megismeri a tábori élet és a bajtársiasság szépségeit. Az otthon elsajátitott ismereteket most már nagyobb viszonyok között bővitik. Aki a toronyról meghatározott számú ugrást végzett, az már az első év végén megkapja a szép ejtőernyős leventejelvényt, amelyet büszkén viselhet mindaddig, amig fel nem cseréli az »igazi« halálfejes ejtőernyős jelvénnyel, amikor mint ejtőernyős honvéd már repülőgépről is ugrott.

KÜLÖNLEGES GYAKORLATOK.

Ide tartozik a már említett ponyvaugrás, továbbá a fokozottabb műszaki ismeretek és gyakorlatok. Különleges gyakorlatnak számít a külföldön elterjedt léggömbből való ugrás is. A léggömbből való ugrást kötött léggömbből hajtják végre, amelyet drótkötélen gépi erő ereszt fel, illetve húz le. A felleresztésnél és a lehúzásnál egy perc alatt kb. száz métert tesz meg a léggömb. Ha az ugrást 500 méter magasságból hajtjuk végre, egyszerre 3 főt felbocsátva, akkor egy napon kb. 120—150 ugrást lehet végrehajtani, igen csekély üzemköltséggel. Ez a gyakorlat, mondhatjuk úgy, hogy a toronyugrás és a repülőgépről való ugrás között van. Előnye az, hogy a valóságos magasságból történik az ugrás (kettős ernyővel), de elmarad a kellemetlen motorzaj és légcsavarszél, ami a testet megpörgeti repülőgépről való leugrásnál. Az ugró nyugodtan hajtja végre a szükséges fogásokat, nyugodt testtartással hagyja el a léggömb gondoláját és testtartása esés közben sem változik, az ugrás végrehajtása tehát sokkal nyugodtabb körülmények között történik. Részben pótolja is a gépből való ugrást, ezért kb. 10 ugrás közül nyolcat léggömbből, míg kettőt repülőgépből végrehajtva, az eredmény kb. ugyanaz, mintha az illető mind a 10 ugrást repülőgépből hajtotta volna végre.

Másik nagy előnye az, hogy nincs repülőtérhez kötve, hanem bármely terepen, bármely időben feleraszthető. Üzemköltsége pedig igen csekély. (Főképpen tengerentúli országokban használják, általában tüzérségi megfigyelő léggömböket alakítva át erre a célra.)

Az ejtőernyős szolgálat az ifjúság kiváltsága. Ha elhangzik a hivatalos felszólítás, senki se maradjon el, aki alkalmasnak érzi magát erre a szolgálatra.

Pataky Géza fhdgy



EGY RÁDIÓ „ÖRS" ÉLETE

Nem tudnék kellemesebb dolgot még elgondolni sem, mint ilyenkor, hideg téli időben, odahaza, kényelmesen berendezett szobánkban, kellemesen dohogó kandalótűz mellett, szépen elrádiózgatni... Az ember csak csavar egyet-egyet a különböző gombokon, tárcsákon, aztán »fogja« a különböző állomásokat, változatos, érdekes műsorokat. Itt könnyű zene andalít el, ott komoly opera-lemezeket közvetítenek, amott tánc-zenét sodornak felénk az éter hullámai... Ki mit szeret, válogathat tetszése szerint...

Az emberek átlagát csak ennyire érdekli a rádió, egyébbel aztán nem is törődik.

Igy voltam eddig én is.

De most már megtanultam, hogy a rádió bizony nemcsak azért van, hogy elszórakoztasson, hogy kellemes hangulatba ringasson, hogy ráérő időnket legyen mivel eltölteni...

Bizony nem ám.

Mert a rádiót »másra« is lehet használni.

És másra is használják.

Itt van mindjárt a repülés.

Annál olyan fontos a rádió, akár az emberi szervezetben az idegek, a finom, érzékeny idegek, amelyek behálózzák egész testünket, és közvetítik a világ külső érzeteit bensőknek, agyunknak.

Rádió nélkül bizony nem tudnánk repülni...

Mert könnyebb átlőtt szárnnyal, szétlőtt futó-szerkezettel, sőt még kilyukasztott olajtartállyal is hazatalálni a repülőtérre, mint rossz, elromlott rádióval. Micsoda megnyugtató érzés, mikor valósággal »botorkálok« hazafelé, — csak sejtem, hogy valóban hazafelé, — és odaszólok a rádiósomnak:

— Kérjél csak egy QDM-et...

És pár pillanat mulva jelenti is:

— Száztizenöt az irány...

Egy pillantás csak az iránymutatómra és boldogan, megkönnyebülten lélegzem fel:

— Jól megyünk...

A jó rádió valósággal »hazavezeti« a gépet, egészen a repülőtér fölé.

Többek között...

Mert egyéb »haszna« is van a rádiónak.

Például összeköttetést tart »otthonnal«. Az ember, ha nagyon unatkozik már, és nem tudja mivel agyonütni az időt, kimegy a rádiósokhoz. Vagy jó kilométerre telepedtek le a repülőtértől, a sikság közepén, hogy semmi »zavaró momentum« ne befolyásolja adásukat, vevésüket. Szóval kimegy az ember, aztán megáll a gép előtt és elhallgatja, akár órákon át is a kis kopogó jeleket:

— Tá-tá-ti... Ti-ti-tá-tá... Ti-ti-Tá-ti-ti..

Istenem, most »otthonról« beszélnek...

Otthonról, Magyarországról.

Micsoda boldogság hallgatni ezeket a más számára érthetetlen jeleket. Üzenet ez hazánkból, ezer és ezer kilóméter távolságból, olyan, mint egy messzi, messzi kiáltás, vagy szelid simogatás...

Nincsen ennél idekint nagyobb boldogság...!

Van aztán egyéb »haszna« is a rádiónak. A »leveli békánk«, — így becézik az idöjósunkat, — azon keresztül kapja az időjárási adatokat, időjárás jelentéseket, amelyekből megállapítja, hogy mikor tudunk repülni és mikor nem... Ez egyébként igen boszorkányos dolog... Az ember azt hinné, mit, most ragyogó idő van, gye-









rünk... És csodálkozva látná, hogy mondjuk kétezer méter magasban, vagy kétszáz kilométerrel »arrébb« már lényegesen más az idő... Vagy köd van, vagy az eljegesedés olyan nagy, hogy egyenesen istenkísértés a repülés...

Hát ilyen fontos a rádió a repülés szolgálatában...!

Meg is becsüljük őket, nagyon.

Sokszor száll tekintetünk a sátraik felé, ahonnan a jó híreket kapjuk... és természetesen akkor arra nézünk, mikor rossz híreket adnak... csak akkor másképp nézünk egy kicsit...

Rádiósnak lenni, igazán nehéz feladat. Különösen itt a szovjet-földön. Mert még »rendes« időjárás mellett is nagy testi, lelki erő kell ahhoz, hogy az ember olyan nagy figyelemmel órákat tudjon a gép mellett tölteni, figyelni annak minden rezzenését, legapróbb karcolását is... hátha valami üzenet jön...? Igy télen meg, abban a kutyanagy hidegben, igazán emberfeletti teljesítmény a beosztott időt kitölteni a készülék mellett. Sőt, magán a rádió — »őrsön« sem valami leányálom az élet. Napokon, heteken, hónapokon keresztül így élni, egyedül, kínt a végtelen pusztaságon... No, nem kívánom senkinek sem... Mert a repülőtéren legalább jobban megy az idő, többen vagyunk, a bevetések, légiharcok, érdekessé, izgalmassá teszik az életet... de kint a rádiósoknál mi lehetne izgalmas...?

Hát ami azt illeti, van izgalom elég. Hol az adórész romlik el, hol a vevő. Hol a generátorral van valami baj, hol az antennával. Hol a vezetékben van valami hiba, hol a lámpákban.

Ilyenkor aztán dolgozhatnak, lázasan, gyorsan idegesen. Mert minden pillanat iszonyú fontos... Sohasem tudja az ember, mikor jönne egy-egy fontos, sokszor életbevágóan fontos jelentés ...

Ma délben például, nyugodtan ültünk a meleg szobában, — már amenynyire ebben a hidegben itt a puszta közepén egy fából összetákolt barakot fűteni lehet, — mikor egyszerre irtózatos csattanás hallatszik.

Csak nem valami légitámadás...?

Nem... de talán még annál is rosszabb...

Összedült az antenna-torony.

Vékony drótkötelek tartják a magas, harmincméteres vasrudat, a jég olyan vastagon fagyott rá a kötelekre, hogy az egyik már nem birta tartani a hatalmas terhet és, zsupsz, elszakadt.

No van most munka... Még bennünket, »vendégeket« is befognak dolgozni..., Hát ha eddig nem irígyeltem a rádiósokat, ezután még kevésbbé fogom őket irígyelni. Az ember keze majd lefagy a jeges drótokon, amig kibontjuk az összegubancolódott köteleket. Most jön aztán a csavarhúzó.., Legalább ötszáz csavart kell kicsavargatni, amig bele tudjuk fűzni a tartó-oszlopba az új drótkötelet,.. Jó órai munka után, végre, készen vagyunk.

Hajtjuk felfelé az árbócot, lassan, óvatosan.

Mikor már az utolsó méternél vagyunk, újabb reccsenés, elszakad megint.

Csak most máshol.

Kezdhetjük előlről az egészet.

Hűh, de kutya hideg van itt a szabadban.

Jeges szél vágja a hószilánkokat, sodorja végig a pusztán, kegyetlen erővel. Csak dörzsölgetjük kezünket, lehelgetjük markunkat.

Már úgy értem, mi, a »vendégek«.

Mert a rádiósok még arra sem érnek rá, hogy ebédelni beszaladjanak a kalyibájukba. Ott áporodik a pörkölt az egyre hidegebb konyhában, a vaskondérban. Ki tudja, lesz-e belőle legalább vacsora...?

Nem is győzzük kivárni a »móka« végét, beszaladunk a faházikóba, egy kicsit melegedni.

Aztán indulunk vissza a repülőtérre.

Köszönjük szépen az ilyen »vendéglátást«...

Indulunk, és pedig lóháton.

Mert más »közlekedési« eszköz nem igen akad errefelé.

Ennek a kis kirándulásnak azért volt valami haszna részemre is.

Nemcsak a rádiósok nehéz és általán nem irígylésre méltó életét ismertem, hanem most láttam életemben először »lovasított« repülőt...

Már csak ezért is érdemes volt ide kijönni...

Dr. Pados Pál

Kis repülők nagy véleménye a repülésről

(Necsak mindig az apukák szóljanak és dolgozzanak a repülésben, adjunk helyet egyszer a repülőapák repülőfiainak is. Bizonyos, hogy van véleményük a repülésről. Mint ahogyan az én fiam is idejében hozzászólt a dologhoz. Vagy ötesztendős lehetett, amikor egy Hungáriában az ölembe ültettem, *Majoros János* vitt sétarepülni bennünket Szentes fölé. Startközben, ahogy ötven-hatvan méter között kapaszkodunk fölfelé, szorítom a gyereket, hogy »érezze az apai kéz tartását« s a fülébe kiabálom, hogy a félszet elkergessem belőle:

— Nézd, kisfiam, milyen szép ezüstszalag lesz a Tisza!...

Odanéz, repülünk tovább. Már kétszázon vagyunk.

— Nézd — kiabálom —, milyen kis teknő a strandfürdő!...

Odapislant. Már háromszáz és alattunk a főtér a nyüzsgő hetipiaccal.

— Ni, milyen hangyák az emberek, a kocsik odalent!

Haragosan visszafordul:

— Látom, *mit kiabálsz!*...

... Az új fiatalság már úgy nő fel, hogy *hozzátartozik az életéhez a repülés.* A mai repülőapák gyerekei meg egyenesen a »fatövére« estek, amint ezt az alábbi karácsonyi kisriportok bizonyítják:

IFJ. KŐSZEGI GYULA

Azaz: mivel csak 18 hónapos és 12 fogánál még nincs több, teljes nevén: *Gyuszi Baba.* Ahogy felakasztom náluk az előszobában a nagykabátom a fogasra, azt mondja a tökmag:

— *Bácsi, gyele ki!*

Gyuszi Baba még nincsen tisztában a kint és a bent közötti különbséggel, tehát azt kell érteni a meghívás alatt, hogy menjek be.

Alig három arasz, de már *vérbeli úriember és repülőpajtás.* Szabályosan leültet, ahogyan házigazdához illik, fut a sarokban lévő állványhoz, hozza a cigarettásdobozt, felnyitja:

— *Bácsi, cigalettázz!*

Még gyufát is hoz.

Az interjú úgy történik, hogy az ölembe ültetem, végignézzük az Apukáról készült repülőképeket. Klemm van az egyiken, rábökök:

— Mi ez, Gyuszi baba?

— *Apié!*...

Nincs vita, ez a gép *Kőszegi Gyula* BSE repülésvezető, főoktató úré.

Feltögyög *Gyuszi Baba* az emeletre, húz a szobájába, ahol a játékpolcon mindenféle nekivaló kincs van. Elébb a kiságyában heverésző két mackónak mutat be, aztán leemel egy főhadnagyi rangfokozatú, szövetből készült, lejárófejű *repülőbabát.*

— *Pilóta baba!*

— Hát ez az — mondom —, csak miért veszed le a fejét?

— *Bibis.*

Hát ha bibis, nem csuda, hogy lejár. Szétnyilthasú bádogrepülőgép a soros:

— *Bllllllll*...

A rö betűt még nem tudja kimondani, így hát *lö* betűvel csücsöríti a száját motordübörgésre, hadd tudjam, ha nem tudnám, hogy repülőgépről van szó.

— Api hol szokott repülni?

Mutat felfelé, mindenféle repülőfigurát rajzol a kezével és azt mondja:

— *Api löpül.*

Beszél ez a gyerek mindent, még azt is megmondja, hogy mi lesz?

— *Pilóta!*

Kőszegi api itt közbeszól:

— Azt kérdezd meg tőle: *miért?*

Előbb még képeket nézünk, pisztollyal játszunk, elfujja az öngyujtóm lángját, fejállást mutat be, meg birkózó-hidat, amelyért tapsolni illik, aztán megkérdem:

— Gyuszi baba, miért leszel pilóta?

Olyan kész a felelettel, mint a cvikipuszival:

— *Melt api is pilóta!*...

Emlékül kapok tőle egy repülőképet, itt van:



A következő fiatal repülő:

IFJ. ROTTER LAJOS

úr. *Négy és egynegyed* esztendős, minden sportrepülőtéren ismerik. Mint a nyúl, úgy nyargal látnivalótól látnivalóig. Ha az apja kiviszi a Hármashatárhegyre, elnyargal a hangárokhoz. Tevékenyen közreműködik gépszerelésnél, ejtőernyőszellőztetésnél és egyéb hasznos tennivalóknál. Két öccse van: *a majd kétesztendős Zoltán és a negyedéves Ervin.*

Ifj. *Rotter* Lajos el-eljátszik mindenféle játékkal, de csak a műszaki természetűekkel bajlódik sokáig *Rotter* Lajos főmérnök úr nagy örömére. Három esztendős lehetett, amikor az első kérdést föladta:

— *Apuka, hova tűnik el a légcsavar, amikor a motor megindul?*

El kellett érthetően magyarázni neki, hogy a motor hogyan működik, hogyan forgatja a légcsavart, hogy azután megérthesse, hogy a légcsavar nem tűnik el, csak olyan gyorsan forog, hogy nem látszik.

A következő kérdés már nehezebb volt:

— *Apuka, hogyan kormányozzák a repülőgépet?*

Nem csoda, hogy a repülés, mint műszaki teljesítmény vonzza, hiszen minden játékában a műszaki lényeget keresi. A »hogyan kormányozzák a repülőgépet?« kérdést mindjárt meg is indokolta:

— Azért kérdezem, apuka, mert *a repülőgépnek se sinje, se útja nincsen.*

Persze el kellett neki magyarázni.

Még az olvasnivalója is repülés. Este, lefekvéskor, mindig repülőlapokat kér az ágyába:

— Apuka, kérem a — *bombaujságot.*

Hanem a legjobb a napokban történt vele:

Vendégek jöttek Rotterékhez. Lekabátolnak, elhelyezkednek és jön a szokásos kérdés a vendégek részéről:

— Mi ujság?

Még mielőtt bárki is felelhetett volna a nagyok közül, ifj. Rotter Lajos szólt:

— *Az, hogy új gép van a Hármashatáron!*

Nagyon tetszik a kis Rotternek a *Rubik*-építette kétüléses *Cimbora,* akkor látta először, annál nagyobb ujságot, hogy új vitorlázógép van a Hármashatárhegyen, el sem tud képzelni.

Kérdem Rottert, hogy felvitte-e már a kisöreget?

— Még nem, mert nem volt itt az ideje, de most már hamarosan vinni kell, mert *követeli.*

Viszont a feleségét menyasszony korában azzal szoktatta repüléshez, hogy amikor az első alkalommal felvitte, néhány bukfencet repült vele.

Ifj. *Rotter* Lajos a repülésben az eseményt nézi, lesi mindig. Amint azt az alábbi kép is mutatja:



A harmadik »repülőgyerek«

IFJ. JÁNOSY ISTVÁN

Most öt és félesztendős. Ahogy gagyogni kezdett, természetesen mindene lett a repülés.

Pécsett nyaralt az idén a nagymamájánál. Az apja leutazik, meglátogatja. Sétálni mennek, első útjuk a repülőtérre vezet, ahol *Bődy* Vilmos

viszi el a régen esedékes első repülőútra Pista gyereket.

Jánosy beül az ülésbe, beköti magát, elébe ülteti Pista gyereket s jól átfogja ő is, akárcsak minden apa, hogy »*ne féljen a gyerek*«.

Hát Pista gyereknek nagyon tetszik a dolog. Még ő mutogat jobbra-balra:

— *Nézd, apuka, a székesegyház! . . . A bőrgyár!*

És mutatja az apjának Pécs városának különböző nevezetességeit.

Néhány forduló, egynémelyik persze túldöntött, azután véget ér az első »szakoktató« repülés.

Bődy kiszáll a gépből, barackot nyom Pista gyerek fejére és megkérdi:

— No, Pista, *hát hogyan tetszett?*

Mire Pista gyerek visszavág:

— Szép volt, Bődy bácsi, szép volt, csak az a baj, hogy — *nem csinált bukfencet . . .*

A repülés után hazafelé sétálnak az apjával. Pista szótlanul ballag, látszik, hogy rettenetesen töri a fejét a repülésen. Egyszer csak azt mondja az apjának:

— Apuka, mégis jó, hogy fölvittetek repülni! . . . *Most már bizonyos vagyok benne, hogy — repülő leszek . . .*

. . . Hát: *így lesz a cserebogár!*



A FORGALMI REPÜLŐ

»Szervusz, János Hová mégy!« A megszólított nyurga fiatalember csillogó szemekkel válaszolt: Mátyásföldre. Úgy hallottam, repülni lehet négy kört Udettel. Gyere velem. De sietnünk kell, 3 órakor kezdődik a start! Választ nem is várva, karolt barátjába és máris nekilendültek,

Éppen megkondult a Ferenciek öregharangja, tudtul adván a nap delelőjét az eltikkadt városnak. 12 óra volt. Minden jótét lélek árnyékba húzódott. A templom galambjai pihegve lógatták szárnyukat Szent Antal köpenyének enyhet adó ráncaiban. A két fiatalember rugtatott nagy sietve a Keleti irányába. Fejcsóválva nézett utánuk a templom hűvös kapujában üldögélő anyóka: »Ezek a fránya fiatalok! Hogy nem röstelnek . . „ hogy tudnak így rohanni?«

Már pedig nekik sietniök kellett, messze van Mátyásföld, nagyon messze. Mert talán mondanom sem kell, hogy a két ifjú pilóta gazdag volt lelkesedésben, hitben, akaratban, de a földi élet kellemessé tételéhez szükséges anyagiak nem állott a kellő mértékben rendelkezésükre, s így történhetett, hogy ezen a rekkenő augusztusi napon per pedes apostolorum igyekeztek elérni az igéret földjét, — a repülőteret. Fáradozásuknak meg is lett a gyümölcse: repülhettek négy kört az Udeten.

Istenem, mily régen is volt! Hol van már az a nyár? Hol van az az »Udet?« Hol van az akkori életünk? Sok minden átalakult, megváltozott, elmult azóta. Csak egy maradt meg: Az a belső motor, mely akkor azt a két ifjút ellenállhatatlan erővel űzte, hajtotta a repülőtérre. Bennük is, bajtársaikban is égett a repülés mindent betöltő, mérhetetlen szeretete. Ez az áldozatos szeretet fűtötte ifjú repülőink szívét, mikor a megpróbáltatások keservesen hosszú esztendőiben, nemcsak az a templomi anyóka, hanem mindenki más fejcsóválva, értetlenül nézte az elérhetetlennek, délibábnak látszó célok felé törtető ijakat. És végül is ez tette lehetővé céljaik megvalósulását.

Mert ezek a célok megvalósultak! Mikor az átkos trianoni bilincs leszakadt a nemzet testéről, a poraiból éledő Phoenix, a magyar repülő is magasba lendült, hogy onnan többé senki le ne kényszeríthesse. Friss, új erők járták át a magyar repülés szervezetét. Megszületett a hazának új pilótasarjat nevelő nemzeti Repülő Alap, diadalmas harcokat vívott az elrabolt területek visszaszerzéséért a magyar repülő. Újjá éledt forgalmi repülésünk is. Öreg sasok, akiknek mellét letünt idők legendás légiharcainak csillogó emlékei díszítették, rövid idő alatt teljessé tették a repülőéletformát évek óta lázasan keresők, a repülést élethivatásuknak tekintők repülőtudását. Soha ilyen iskolát! Ahol a tanuló ily boldog igyekezettel, ilyen repdeső örömmel fogadja az oktatást, a tanárt nemcsak szereti, nemcsak vakon hisz benne, hanem mindenki felett állónak tartva az elismerés, a tisztelet, a megbecsülés glóriáját vonja az idős bajtárs köré.

Rövidesen eljött az idő, amikor egyedül kaphatott szárnyra a növendék. Felbőgtek a motorok és azóta büszkén úsznak Európa egén a magyar forgalmi gépek, — új harcra, új küzdelemre.

Mert ne gondoljuk, hogy a küzdelem véget ér, ha a világ felett majdan a fegyverek zaja elül és a magasban szálló gépek rettegett terhét békés árukötegek váltják fel. Nem! A harc örök, csupán eszközei változnak. A nemzetek vetélkedése más síkon tovább folyik. Ennek a néma küzdelemnek harcos katonái a forgalmi repülőgép egész személyzete: pilóta, rádiós, szerelő egyaránt. Fegyvereik a tudás, a pontosság, lelkiismeretesség, megbízhatóság, melyekkel a nagy nemzetközi vetélkedésben hazájuknak megszerzik a pálmát.

Hazáját képviseli minden forgalmi gép, mely az ország légtérhatárán átsuhan és idegen légtérbe lép. Mi magyarok nyugodtak lehetünk. Ebben a versenyben alul nem maradunk, mert dühöngő viharban hánykodó hatalmas gép kormányát ugyanazok a férfiak markolják, akik annakidején, fáradságot nem ismerve, hőségtől kidülledt szemmel rótták a repülőtér fele vezető utat és számolták a lassan elmaradó kilométerköveket. És ahogy akkor elérték kitűzött céljukat, úgy most is elérik azt.

A pilóta órájára tekint . . . pár perc és ott kell lenniök. Rádiós megteszi a leszálláshoz az előkészületeket . . . a szerelő feszülten figyel . . . már gurul is be a gép és amikor a gép körvonalai a sűrű ködből a forgalmi épület előtt kibontakoznak, a kitűzött parányi magyar zászló büszkén hirdeti a magyar repülés dicsőségét: a magyar élniakarást és élnitudást.

Walter Tibor dr.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

Adományok az Alapra

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottsága az Alap részére 1941 november havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

A Rudolf trónörökös Egyesület takarék- és hitelszöv., mint az O. K. H. tagja Budapest 50.— P, Budapesti Építőmesterek Ipartestülete 50.— P, Aba község elöljárósága 54.— P, Vásárosnamény község elöljárósága 200.— P, Kálmáncsa község elöljárósága 80.— P, Appel Aurél Bp. 30.— P, Budapest XIII., Váci-út 157. számú ház 4.— P, Nyitra és Pozsony k. e. e. vármegyék Érsekujvár 1000.— P, Törökszentmiklósi községi elöljáróság 200.— P, Tarnazsadály község közönsége 10.— P, Basla község elöljárósága 30.— P, Poklosi község elöljárósága 40.— P, Jász-Nagykun-Szolnok vm. Szolnok 1000.— P, Alsóvámos község elöljárósága 50.— P, Bars és Hont k. e. e. vármegyék Léva 1000.— P, Sopron vm. Sopron 1000.— P, Leventeoktató Pesthidegkút 8.71 P, Nishim József Bp. 10.— P, Nagykőrös város 300.— P, Kalász község elöljárósága 10.— P, Nemesdicske község elöljárósága 42.— P, Dr. Weisz Ármin Vágsellye 50.— P, Girincs körjegyzősége 150.— P, Pesti Hirlap útján 5.— P, Sződ község elöljárósága 200.— P, Kiss Károly Bp. 3.— P, Farád község elöljárósága 50.— P, Lajosmizse község elöljárósága 1000.— P, Bátmonostor község elöljárósága 10.— P, Járási Ipartársulat Galánta 25.— P, Sikeres István Gyula 10.— P, Havas Erzsébet és Miklós Bp. 10.— P, Dobi Antal Tarnazsadány 5.— P, Seidner Sándor Tarnazsadány 5.— P, Juhos Ferenc Bp. 2.— P, Girincs község elöljárósága 60.— P, Pinkamindszent község elöljárósága 40.— P, Vasalja község elöljárósága 10.— P, Diósgyőr község elöljárósága 200.— P, Hegykő község elöljárósága 20.— P, Tüskevár község elöljárósága 10.— P, Orosháza község elöljárósága 3000.— P, Söréd község elöljárósága 50.— P, Kisberzseny község elöljárósága 10.— P, Tüskevár község elöljárósága 50.— P, Révész Pál Bp. 5.— P, Földes község elöljárósága 50.— P, Hidegség község elöljárósága 10.— P, Fertőhomok község elöljárósága 10.— P, Pápanyögér község elöljárósága 8.— P, Vanyola község elöljárósága 15.— P, Rab József Tiszalök 2.— P, Apor Leo cég Bp. 60.— P, Taktaszada község elöljárósága 20.— P, Kám község elöljárósága 19.80 P, Tótkomlós község elöljárósága 866.66 P, Agyagosszergény község elöljárósága 10.— P, Zsáka község elöljárósága 200.— P, Dorog község elöljárósága 500.— P, Pápa megyei város 300.— P, Alsódobnak község elöljárósága 15.— P, Taktaharkány község elöljárósága 250.— P, Magyardiószeg község elöljárósága 1000.— P, Kismácséd község elöljárósága 150.— P, Németdiószeg község elöljárósága 100.— P, Vajk község elöljárósága 54.— P, Gyála község elöljárósága 190.— P, Kalocsa m. város 500.— P, Szemenye község elöljárósága 9.80 P, Bönkécz Gyuláné Losonc 5.— P, Gyóni Hangya szövetkezet 50.— P, Sümegi Ipartestület 20.— P, Ilosvai Ipartársulat 40.— P, Zentai Ipartestület 302.— P, Komlóska község elöljárósága 20.— P, Nagykamrás község elöljárósága 198.— P, Cigánd község elöljárósága 100.— P, Szentetornya község elöljárósága 350.— P, Fertőboz község elöljárósága 10.— P, Bősárkány község elöljárósága 50.— P, Dunaszerdahely közs. elöljárósága 59.53 P, Somogyviszló község elöljárósága 20.— P, Egervölgy község elöljárósága 19.80 P, Erdőteleki iskola tantestülete 22.— P, Gulyás Gusztáv Bp. 5.— P, Baár-Madas ref. leánygimnázium Bp. 860.75 P, Virághalmy Jenő Püspökhatvan 9.30 P, Hajdu József Munkács 10.— P, Szuhakálló község elöljárósága 80.— P, Acsalag község elöljárósága 10.— P, Erdőhorváti község elöljárósága 40.— P, Novai járás Ipartestülete 5.— P, Nishim József Bp. 15.— P, Pereszteg község elöljárósága 20.— P, Sopronszécsény község elöljárósága 5.— P Fertőendréd község elöljárósága 10.— P, Vágóhosszufalu község elöljárósága 20.— pengő.



A Kormányzó Úr Őfőméltósága vitéz Szentnémedy Ferenc vezérkari ezredest a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságába tagul kinevezni méltóztatott. A legfelsőbb elhatározás repülőkörökben nagy örömet keltett

Nagy sikere volt repülőestünknek a Vigadóban



Pluhár István konferál

1941. december 3: a pesti Vigadó nagyterme fényárban úszik, mint mindenkor, ha kulturális életünk valamely nagy eseményére készülnek. Ez alkalommal nem világhírű művészek megcsodálására gyűlt össze ezerkétszáz főnyi díszes közönség: *a magyar repülés első, egész estét betöltő szórakoztató Repülőestjére hömpölyög fel négyes sorokban a kétszárnyú lépcsőn az emeletre, dísznövények, repülőleventék sorfala között.* Díszes egyenruhák, papi fekete, sportrepülők sötétkék társasági ruhája, sujtásos, selyemnyakkendős magyar társasági ruhák, a hölgyek sorában nagyestélyik, kisestélyik, diákcsapatok sötét ruhában. Valami szép, ünnepi hangulat áramlik szét az estély gyülekező közönsége között. Halk zsibongássá sűrűsödik a hatalmas tömeg halkszavú beszélgetése. Aztán lépcsőn, folyosón, a nagyteremben elhalkul a zsivaj, tiszteletteljesen nyitnak utat a legnagyobb tiszteletet és megbecsülést kiérdemlő csoportnak: *sebesült katonák jönnek.* Vöröskeresztes nővérek támogatják, segítik a mankókkal, bottal, felkötött karral érkezőket, tiszteket, legénységet. *Sebesült repülők vannak a csoportban.* A nagyközönség megilletődve, sok szeretettel veszi őket körül, a rendezőség fenntartott helyükre vezeti őket.

Pontosan fél kilenc órakor érkezik meg segédtisztje kíséretében *nemes Rákosi* Béla altábornagy, a Légierők parancsnoka, egymásután jönnek a magyar repülőélet többi előkelőségei.

Fél kilenc óra után néhány perccel jön ki az emelvényre *Pluhár* István, a kitűnő sportujságíró, az országosan ismert rádióriporter, aki a *Magyar Szárnyak Társasága* első Repülőestjét konferálja. A *Légierők zenekara* megnyitónak *Dostal* lendületes repülőindulóját játsza, azután harsonás, ünnepi taktusok jelentik be, hogy *Pluhár* első szava a lelkeknek szól:

— Hölgyeim és uraim, — kezdi — első kötelességünk a mai estén az legyen, hogy emlékezzünk meg a messzi szovjet területen értünk, nemzetünkért, hitünkért, szabad munkánkért harcoló hőseinkről, azokról, akiknek köszönhetjük a többek között azt is, hogy itt ma este zavartalanul összejöhetünk. *Emlékezzünk az értünk küzdőkért, elsősorban azokért, akik ebben a küzdelemben legdrágább kincsüket: az életüket áldozták értünk. Szálljunk magunkba és idézzük emlékezetüket!...*

Rákosi altábornaggyal az élén egy emberként áll fel az ezerkétszáz főnyi közönség. Templomi áhítat lesz a nagyteremben, mélységes csöndben összekulcsolt kézzel, lehajtott fejjel emlékezünk hőseinkről.

Az egyperces emlékezés után kezdődött a *Repülőest* változatos, két óránál jóval hosszabb, elejétől a végéig repülésről szóló műsora, amelyen a budapesti színészvilág kitűnőségei szerepeltek. *Az est egyik legszebb élménye volt a Légierők zenekarának közreműködése. Doroszlay* Károly karnagy az alig egyesztendős nagy együttesből a honvédség egyik legkiválóbb, zeneileg tökéletesen összeforrott, előadási készségben a legmagasabb zenei igényeket is kielégítő zenekarát hívta életre. Nem véletlen, hogy a zenekar igen sűrűn szerepel a rádióban és hogy a nagysikerű kívánsághangversenyek egyik vonzó műsorszáma lett. A *Repülőesten* a zenekar rendkívül változatos műsort adott, végre módjában volt a repülővilágnak szemtől-szembe találkozni a tehetséges együttessel, amely az egész est folyamán rendkívül sok tapsot kapott. A friss és pattogó ütemű lendületes repülőindulók után *Kodály*-muzsika következett minden szépségével. Nékünk legjobban tetszett a *Berlioz* átírta *Rákóczi*-induló, amelyet hasonló előadásban ritkán lehet hallani.

Az est voltaképpen *vitéz Hefty* Frigyes remekbeírt prológjával kezdődött, amelyet *Kemény* Sándor főoktató mondott el hatásosan. Majd *Orbán* Sándort konferálta be *Pluhár* István. Az egyik legkedveltebb magyar nótaénekes *ifj. Veres* Károly cigányzenekara kíséretével természetesen repülőnótákat énekelt. Rendkívüli sikere volt *Murgács* Kálmán legújabb indulócsárdásának. *Murgács* ezt a repülőcsárdást a Repülőest alkalmából szerzette és írta repülőleventék számára. Szövege a következő:

Ha megnövök, repülőnek állok!
Túl a felhőn, csillagokig szállok.
Felrepülök egészen az égig,
Irigyelik, kik a földről nézik...

Szállok, szállok két csillogó szárnyon.
Túlteszek a leggyorsabb madáron.
Édesanyám mosolyog, ha látja,
Hogy a fia a kék eget szántja...

A pattogó, friss, lelkes repülőindulócsárdásnak olyan nagy sikere volt, hogy Rákosi altábornagy mingyárt elkérte a szövegét és kottáját. *Murgács* repülőcsárdását lapunk más helyén közöljük a szerző eredeti kéziratában.

Simor Erzsi Mécs-verset szaval



Doroszlay Károly karnagy vezényli a Légierők zenekarát

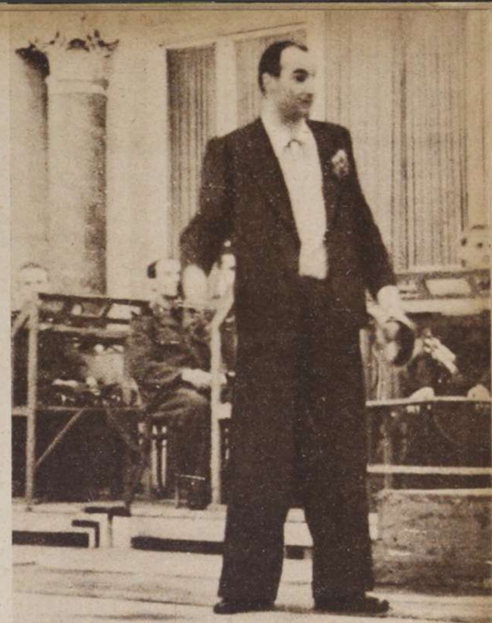


Greguss Zoltán szaval





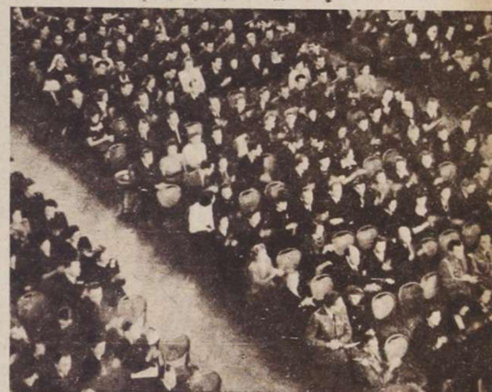
Sebesült hőseink a repülőesten



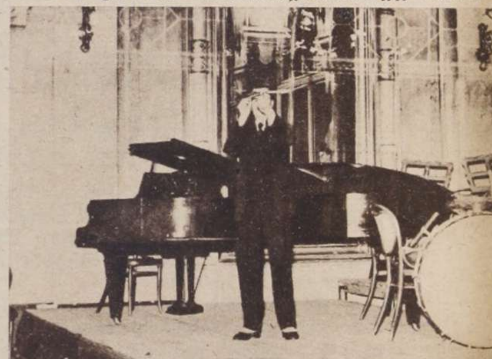
Ric Joker a repülőesten



Előkelőségek a repülőesten



A repülőest közönségének egy része

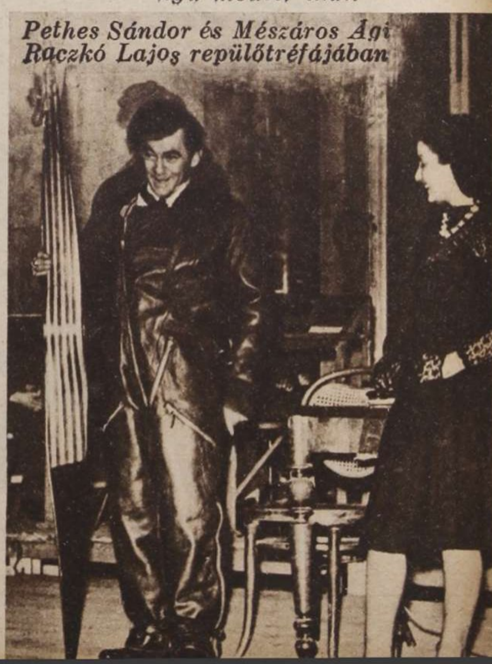


Svachulay Sándor csapkodó szárnyú modelt indít

Zsúfolt nézőtér



Pethes Sándor és Mészáros Ági Raczkó Lajos repülőtréfájában



Simor Erzsi következett sorra. A magyar színjátszás bűbájosan szép, dámaszerűen finom kitűnőségét vastaps fogadta. Három *Mécs* László verset szavalt bensőséges sikerrel. A közönség lelkesen köszöntötte és ünnepelte kedvencét.

Ric Joker, Pest legdivatosabb humoros mozdulatművésze kacagtató villámműsorának legsikerültebb számait adta elő. Pillanatról-pillanatra fokozódott a derültség, rivelsi humor, féktelen derü, csodálatosan harmonikus tánckészség jellemezték előadását, külön érdekesség volt, mikor *egymaga érzékeltette egy repülőtéri riadó minden eseményét.*

Kiss Manyi volt a soros, a pesti színpadok csípőshumorú első szubrettje. Legismertebb énekszámait kötötte alkalmi csokorba, természetesen elénekelte a legsikeresebb számát: *Jaj, de jó a habos sütemény!* Sőt még persziflást is csinált belőle. Dörgött a taps utána.

Pethes Sándor kétízben szerepelt, elsőnek bemutatta nagysikerű repülőszámát, amelyben egy pilótapikniket — vagy ahogyan a kifigurázott nyelvújítás mondja: *pilótaközkikit* varázsolt egymaga a képzelt repülőtérre. Sorra érkeztek a francia, az olasz, a német, a kínai, az angol repülők. Mind másként szállt le és Pethes valamennyivel elmondatott egy-egy frappáns üdvözlőbeszédet — *halandzsanyelven.*

A Repülőestre *Raczkó* Lajos villanásnyi tréfát írt, amelyben egy sportrepülőházaspárt figurázott ki. *Pethes* Sándor és *Mészáros* Ági játszották a tréfát. A tréfában van egy passzus, amikor *Mészáros* Ági (a feleség) telefonba elmondja barátnőjének, hogy férje: *Pethes* Sándor motoros sportrepülő lett és »annyira van« már, hogy a lakást repülőmúzeummá tette. Tetőtől-talpig örökösen pilótának öltözik mindenféle zippzáras mellényben, kabátban, remek pullóverje, nyaksálja van és:

— Képzeld, lemondta az összes lapokat, *egyedül csak a Magyar Szárnyakat olvassa!*

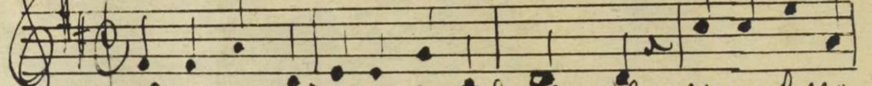
A nevettető tréfa közben elhangzott a Magyar Szárnyak neve és *a közönség hosszú tapssal akasztotta meg itt a tréfa előadását. A taps a magyar repülés lapjának szólt.*

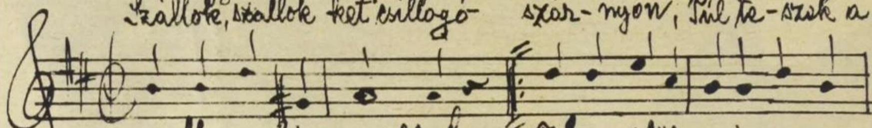
A *Mátyás Gimnázium Aerokőre Benedek* György vezetésével néhány zárttéri model repülését mutatta be. A néhánygramnyi kisgépek másfél-két percig köröztek a közönség feje fölött, *egynémelyik felmerészkedett egészen a nagyterem magas tetejéig és kikötött a karzaton. Svachulay* Sándor, a magyar repülés nesztora néhány csapkodószárnyú modeljét indította útnak, *a legyet, a darazsat, a lepkét, a sirályt.* A rovarok és madarak repülését tökéletesen utánzó modelek repülése rendkívüli sikert aratott, *a helikopter pedig nem várt meglepetés volt.*

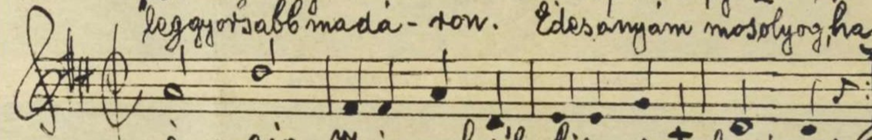
A rendkívül érdekes, változatos és lelkesítő műsort *Greguss* Zoltán zárta be. *Greguss* — akit a közönség film és színpadi szerepeiből intrikus egyéniségnek ismer — kivételes sikerrel szavalt egy *Petőfi* és egy *Ady*-verset, majd elszavalta *Gyóni* Géza híres költeményét: *Csak egy éjszakára!...* Így, ennyi drámai erővel, ilyen megrázóan és ennyi művészettel még nem szólaltatták meg a mélységesen emberi költeményt. Percekig dörgött a vastaps, *Gregusst alig akarták leengedni az emelvényről.*

Szép, igaz és őszinte sikert hozott a *Magyar Szárnyak Társasága* első repülőestje. Hasonló, változatos Repülőestek bevezetője volt a vigadói bemutatkozás.

(—).







REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK



Éles sípszó, pattogó vezényszavak, nagy nyüzsgés és sürgés-forgás az elsötétített tábori repülőtéren. Gyors egymásutánban harsogó dörrenésekkel beugró két motor zúgása nyomja el a látszólagos zűrzavart. Már tudjuk, mit jelent ez. A balra tőlünk elhelyezett fényszórók egy angol gépet csíptek el és most halálos biztonsággal követik sugaraikkal a kis ezüstszínű keresztnek látszó zsákmányt.

H. százados, az egyik legeredményesebb éjjeli vadász ül előttem, a 110-es Messerschmitt vezetőülésében. Félórával ezelőtt felszállt bajtársunk, egy törzsőrmester támadására várakozunk lenn a repülőtéren, lefojtott mótorokkal.

A fényszórók sugárkévéinek metszéspontjában az angol repülő körül nyomjelzőlövedékek apró fényfűzére villan fel.

A romboló ülésének üvegborítása bezárul felettünk. A fekete kezes-lábasba bujtatott főszerelő, mint valami árnyalak, leugrik a gép szárnyáról és alakja beleolvad a sötétségbe. Indulás! Felerősítem sapkám aljára a gégemikrofont. Az egyik előttünk futó szerelő enyhén pislákoló zseblámpájának fénye vezet el a felszállási irány fénysoráig. Egy fordulat, és a gurulás lendületét felhasználva, azonnal indulunk. És mialatt gépünk egyre fokozza sebességét, s törzsvége elválik a talajról, a törzsőrmester kivívta kilencedik éjjeli légi győzelmét. Hasztalan próbált az angol kijutni a fénynyalábból. Másodszor is megjelentek mögötte az üldöző géppuskalövedék s úgy tűnt, mintha az egyik kis fényes pont megállapodott volna a bombázón. Hatalmas láng csap ki belőle, s a brit gép saját tüzének fényárjában száguld mind jobban növekvő sebességgel a megsemmisülés felé. Már javában emelkedünk, mikor a lelőtt ellenfél, mint valami meteor, a távolban földet ér.

Többezer méter magasságban, gyors emelkedés közben vékony, tejszerű felhőrétegen hatolunk keresztül, mely a felettünk ragyogó csillagok és az alattunk világító fényszórók fényét kissé elfátyolozza. A sapkámba szerelt fejhallgató oly jól tömít, hogy a mótorok dübörgése csak egy kis sportgép duruzsolásához hasonlít. Pedig az ezerlovas jószágok teljes erőkifejtés mellett húzzák egyre feljebb a rombolót. Sietnünk kell. Légitámadás szempontjából kiváló, csillagfényes éjszaka van, s így számolnunk kell a Tommyk nagyobbarányú berepülésével.

Tíz, húsz, negyven, hatvan fényszóró kísértetujja tapogatja végig állandóan az égboltot. A távolban egyre újabbak villannak fel. Már nem is számolom őket. Tőlünk balra és jobbra egyszerre két bombázót csípnek el, azonban ezek számunkra nagyon távol esnek. Lenn a mélyben három helyen is ég. Két nemrég lelőtt bombázó roncsai lángolnak, amott pedig az egyikről célzás nélkül ledobott világítóbombák magnéziumfénye hatol át a sötétségen.

Ritkul a levegő. Itt az ideje, hogy felvegyük az oxigénálarcokat. A százados — kinek válla és fejének körvonalai a fényszórók keltette enyhe derengésben előttem kirajzolódnak — gyengén előregörnyedve ül helyén. Az elkövetkező órában huszadik légigyőzelmét kell elérnie. Így kívánja az ezredparancsnok, ezután sóvárognak a bajtársak, ezért szurkol a legénység és ezt akarjuk mi ketten.

Váratlanul beverem valamibe a fejem. Meredek fordulóba lendül a gép.

— Most megvan! — kiáltjuk egyszerre.

És valóban. Oldalt alattunk angol gépet világítanak meg a fényszórók. Teljes gázzal dolgoznak a mótorok, s iszonyú sebességgel csapunk le. Milyen gép is ez? Kétmótoros, vagy négymótoros? Még nem lehet felismerni. Hasztalan igyekszik az angol a fénytűk öleléséből kijutni. A kékesfehér kísértetujjak nem eresztik el zsákmányukat. Teljes sebessége hozzánk képest lassúnak tűnik. Két mótorjáról, aránylag karcsú, hosszú törzséről és szegletes szárnyairól már megismerem: egy Whitley.

Ezekben a pillanatokban a környezet és az események teljesen elvesztik számomra térbeli és időbeli jellegüket. Nincsen csillagos ég és nincsenek földi fényforrások, egyedül ez az ellenséges gép a középpontja a világmindenség mérhetetlen, feketén tátongó gömbjének. S ez a középpont, mint egy idegen világ óriási madara, rohan feltartóztathatatlanul a cikázó fénysugarak tejútján végzete felé...

Feltűnően nyugodtan repülünk. Előre hajolok, amennyire csak lehet. Támadásra zárkózik fel a Me, ellenfele mögé. Fokozatosan dolgozza magát közelebb. Százméterre vagyunk tőle, mikor a százados tüzet nyit a pontosan előttünk repülő és szinte keresztmetszet-árnyékképnek látszó bombázóra. A géppuskák tüzébe rövidesen belevegyülnek a gépágyúk gránátjai is. Egyetlen lángtoroknak látszik a romboló orra a torkolattüzektől. A nyomjelző lövedékek összevisszaságában nem tudom megkülönböztetni, vajjon az angol gép visszalő-e? Minden valószínűség szerint számolnia kellett támadásunkkal. Maró lőporfüst tölti meg a fülkét. Elterjedésének gyorsasága az ellobbanó gyufaszál füstjét juttatja eszembe.

H. jobbra felrántja a gépet. Megfordulok, s legnagyobb meglepetésemre a Whitley zavartalanul, nyilegyenesen repül tovább, mintha mi sem történt volna. Most azonban felfedezek rajta valamit! A zöldesbarna oldalu gép jobb szárnyából kiinduló hosszú, széles szürke csíkot világítanak meg a fényszórók. Erős füstzászlót húz a jobboldali mótor. Maga a bombázó még nem ég és előfordult már nem egyszer, hogy kétmótoros gépek egy mótorral is hazaértek. Ujból ráreptülünk hátulról a Whitley-re. Füstzászlója mentén közelítjük meg, egészen nyolcvan méternyire. A rövid tűzsorozatok egyetlen lövedékközönné olvadnak össze, és az önműködő fegyverek átható ropogása nem akar megszűnni. Már óriásira nőtt előttünk a gyenge kitérő mozdulatokat végző brit bombázó. Rövid másodpercek és elkerülhetetlen lesz az összeütközés! De nem. Az utolsó pillanatban felrántott romboló elsuhant áldozata felett.

Szabályos, meredekfordulóval helyezkedünk újabb támadáshoz. Keressük a Whitley-t, de hiába. Már nincsen a fénykévék metszéspontjában. Elnyelte az éjszaka. Sikerült volna a fényszórók és fegyvereink elől egy összelőtt mótorral elmenekülnie? Lehetetlenség az ilyen jól célzott és hosszantartó össztüzet komolyabb sérülés nélkül megúszni.

Enyhén bedöntött géppel körözve kerestük a bombázót. Valami villant odalent a talajon, s a villanás most robbanáshoz hasonló lángoszloppá terebélyesedik. Már tudjuk, hol a Whitley. Ebben a pillanatban csapódott a földhöz. Hogy lezuhanását a vezető halála, vagy a szárnyakban, esetleg a kormányokban beállott roncsolás okozta, azt még nem tudtuk megállapítani. Azonban az bizonyos, hogy úgy ért földet, mint a szabadon eső kő.

Megvan végre a századparancsnok huszadik éjjeli légigyőzelme. A harc hevében lejöttünk ezer méterre és most újra magasságot igyekszünk nyerni. Ujra töltöm a hátsó géppuskát. Valahol távol zárótüzet lő a légvédelmi tűzérség.

Innen, ötezer méterről, ahova időközben felkapaszkodtunk, a lent oly imponzáns nagyságú légvédelmi fényszórók kékesfehéren csillogó gombostűfejeknek látszanak, s szinte hihetetlen, hogy sugaruk ilyen magasra, sőt még tovább is elhatol. Körülöttünk csillannak fel, egyik a másik után. A keresgélő sugarak mutatta irányban repülünk. Már megtalálták a keresett »bútorszállítót«, mely ezúttal egy Wellington alakjában mutatkozott. Egyenesen felénk repül, s így irányt kell változtatnunk, hogy mögéje kerülhessünk. Párhuzamosan repülve, háromszáz méternyire vagyunk egymástól, mikor támadáshoz kanyarodunk. A műszerfalunkról sugárzó enyhe zöld fény éles ellentétéként jól látszanak az angol gép vörösen izzó kipufogói. A Wellington erős kormánymozdulatokkal akarja az őt kitartó makacssággal kö-

vető fényszórók sugárözönt magáról lerázni. Sikertelenül. Rövid másodpercekre minket világított meg az egyik fénysugár. Kitűnő alkalom ez az ellenfél hátsó lövészének, aki egy négy kapcsolt géppuskával felfegyverzett toronyban tanyázik a Wellington törzsvégén. De ő nem használta ki a kínálkozó lehetőséget. Minden bizonnyal látott bennünket, mert nem feltételezhető, hogy egy géppuskalövész az ellenséges terület feletti időt álomba szenderedve töltse. Valószínűleg még közelebbre akar bevárni. Helyesbítünk irányunkon és magasságunkon. Pontosan egymagasságban a Wellington-nal, mind jobban felzárkózunk mögéje.

Kissé felemelkedve helyemről, előrehajolok, hogy a százados válla felett még jobb látásom legyen repülési irányban. A fénytől övezett bombázó még mindig kitérni igyekszik a fénygulából. Rögtön tüzet nyitunk... Ebben a pillanatban tüzes lövedékközön vágódik felénk a Wellington törzsvégtornyából, mint egy üstökös csóvája. Vagy inkább egy mozdony kéményéből kitóduló szikrazáporhoz hasonlít a vörös nyomjelző lövedékek szakadatlan áradata. Az angol tüzel, ahogy csak négy géppuskája csövén kifér. Idegenszerű, rövid pattogások sorozata hallatszik a fülkében: találatok! Most a szárnyon kopog néhány eltévedt lövedék, mint a jégeső. Nagyszerűen lő a Tommy odaát!

De végre szóhoz jutunk mi is. Gépágyúk és géppuskák nyilvánítják véleményüket. Nyomjelző lövedékek keresztezik egymást. Olyan közel vagyunk a bombázóhoz, hogy a lövedékek röppályája feltűnően rövidnek látszik. Egyúttal láttam, hol ültek a becsapódások. Egyetlen világító lövedék sem suhant el célunk oldala mellett. Valamennyit elnyelte a mótor, a vaskos szárnytő és a törzsközép. A Me. felrántása utáni fordulóban észrevettem, hogy a Wellington mótorja és szárnya ég.

— Ugorjatok ki szerencsétlenek odaát! Legfőbb ideje, hogy elhagyjátok a gépet!

De egy sem mozdul. Meghaltak, vagy nem tudnak már kijönni? Az égő szárny és mótor lobogó lángjainak fényénél felvillan a törzs oldalára festett nagy vörös-kék kokárda.

Nem támadunk másodszor. Még néhány másodpercig tartja magát a bombázó, azután eleinte lassan, majd mind gyorsabban bedől az égő hordfelület irányába, s mire dugóhúzóba perdül, már egyetlen hatalmas fáklyaként zuhan lefelé. Útközben egy fényes pont leválik róla és önállóan folytatja útját, egyre jobban távolodva a roncstól. Az égő mótor szakadhatott ki helyéről.

Még négyezer méteren vagyunk. A föld felé száguldó tűzmadár mind kisebb és kisebb lesz, míg végre a felcsapódás robbanása pontot tesz a százados huszonegyedik légigyőzelmére.

Negyedóra mulva leszálltunk. A mótorok elhallgatnak, sapkámat a szokott mozdulattal lehúzom, felnyitom az üvegborítást s kiugrom a gépből. Enyhe zúgást érzek a fülemben, de nagyszerűen ízlik az első cigaretta.

Ford. SEBESFI LÁSZLÓ

„SZÁRNYRA IFJÚSÁG*!"

Soha nem álmodott nagy események korát éljük. Érzékeink rendkívüli élményekre idegződtek be, amelyek szívünkre, lelkünkre, agyunkra hatnak. Napi munkánk végeztével, de szorgos teendőink között is felszabadulunk a nap bizonyos óráiban lekötöttségünk alól s a rádió mellett hallgatjuk a keleti harctéren dúló titáni küzdelem s szerte a világban lejátszódó mindmegannyi harci esemény tudósításait. Ez lett mindennapos táplálékunk, lelki mannánk, — komolyságában is magávalragadó s Istennek hála — sokszor üdítő élményünk. Szívünket a büszke öntudat dobogtatja meg s harckocsik robogásán, zuhanó gépek sivításán s a bombák robbanásának pokoli zaján keresztül győzedelmesen vívott csaták sikere könnyíti lelkünket és ad megnyugvást, hogy minden méter előrehaladás ugyanannyival viszi távolabb hazánktól a bolsevizmus sötét veszedelmét.

Ennek a titáni küzdelemnek hősi époszát a mi repülőink munkája gazdagítja s az ősi magyar virtussal végrehajtott nagyszerű tettek teszik maradandóvá. Semmiből kellett megteremtenünk azt a légierőt, amely nemcsak helytállani, de diadalmasan sújtani is tudott, mert az elmult világháború sorsát eldöntő összeomlás s elleneink súyos diktátuma olyan bilincseket rakott a kezünkre, amelyek miatt közel egy évtizeden át szárnyszegetten hulltak le törekvéseink.

Dicsőséges hadseregünk legfiatalabb fegyvernemének megszületése nem csupán pénz és anyag kérdése volt. A holt anyag tehetetlenségét a gépek ereje mozgássá változtatta, de a mozgás dinamikáját az emberi szív és akaraterő adta. Emberek harca folyik a földön, vizen, levegőben egyaránt, — embereké, akiknek tettkészségét, cselekvésük lendületét a haza és az otthon szeretete táplálja s irányítja. Trianonnal elvesztettük határainkat és vele tengerünket. Amit a sors kegye s barátaink jóindulatóval táplált elszánt akaratunk visszahozott, még mindig nélkülözi a vizek birodalmát.

De ha nincs is tengerünk, van levegőnk s ha Széchényi szózatával egykor tengerre hívta a magyart, korunk szózata a levegő uralmára buzdítja ifjúságunk legjobbjait.

Csodálatos, mennyi rátermettség, mennyi ösztönös fogékonyság nyilvánul meg fajunk és nemzedékünk repülő vágyakozásában. A repülés önmagában nem művészet; gépek tökéletesedése, a technikai eszközök fejlődése, hovatovább ugyanúgy leegyszerűsíti lényegét, mint mindennapi életünkhöz tartozó megszokott eszközeinkét. De a nagy teljesítményeknek, a repülés művészetének magasabb fokon való ápolása elsősorban kulturnemzetek s elhivatottak sajátja. Ahogy őseink paripái végigszáguldottak az ázsiai pusztákon, hogy mindent elsöprő rohamukkal suhogtassák meg Isten ostorát, ugyanolyan lendülettel, férfias elszántsággal, sorsszerű elhivatottsággal jelennek meg a Szovjet egén az ifjú magyar sasok, hogy megmutassák karmaik félelmetes erejét, szárnyaik izmait, amelyeket nem a kancsukák suhogása és tarkóra irányzott géppuskák késztetnek szárnyalásra, hanem a rettenthetetlen szív és acélos magyar akarat.

Nekünk új fiatalságot kell nevelnünk a repülésnek. Az európai népek nagy küzdőterén, világrengető események forgatagában új eszközökkel, jobban kell helytállnunk, mint valaha. Szárnyra kell hívnunk az ifjúságot, fiaink sokaságát, hogy szárnyaikkal elsötétítsék a napot s küzdők porondjára vetett árnyékuk megreszkettesse elleneik szívét.

Magyar anyák, apák, magyar szülők! Hozzátok szólunk, Titeket kérünk, kik reménybeli légihadseregünk sasfiókjait, pompás magyar ifjúságunkat adjátok, — érezzétek elhivatottságotokat, érezzétek át szárnyrakelésünk mérhetetlen szükségét, hiszen lelketek vágyát, gondolatotokat a haza hűséges szeretete s érte való áldozatkészségetek irányítja. Erősítsétek meg hiteteket, amely megszüntet aggódást és félelmet gyermeketekért, ki a repülés iránti vágyával és szeretetével a haza oltárán a leggyönyörűbb áldozatot hozza. Vagy talán nem is áldozatot, mert az ifjúság határtalan boldogsága, amellyel szárnyat ölt, elvet minden elfogódottságot és feltételezést. Hogyan is ismerne veszélyt, félelmet, mikor tudatát gyönyörű hivatásának férfias öntudata hatja át.

A Magyar Szárnyak szerény erejét, de törhetetlen hitét és a repülés iránti mindenekfelett álló bizodalmát állítja a legnagyobb cél szolgálatába. A Magyar Szárnyak Társasága bizalommal néz kulturális feladatának megoldása elé, mert hisszük és reméljük, hogy a repülés gondolatának megszerettetésére irányuló törekvéseinkben nemzetünk együttérzésére, közönségünk megértésére és a repülés híveinek lelkesedésére számíthatunk.

Hívjuk a magyar ifjúságot s eléje tárjuk a repülés csodálatos mithoszát... átsiklani nevető mezőkön, árnyas erdőkön, csillogó tavakon, havas ormokon, napsütésben ragyogó felhők honába, éteri magasságok felé!

Szólít mindnyájatokat a repülés hívő szeretete... Szárnyra Ifjúság!... Győzünk!

vitéz Hefty Frigyes

* A Magyar Szárnyak 1941 dec. 3-iki repülőestjén elmondotta Kemény Sándor főoktató.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA

Vádirat a volt francia légügyi miniszterek ellen. Amint ismeretes, *Pétain* tábornagy a háborús és a háborúelőtti francia kormányok néhány vezető tagját felelősségre vonta Franciaország összeomlásáért. A felelősségre vont miniszterek között van *Pierre Cot* és *Guy La Chambre* légügyi miniszter is. Az előbbi 1933—34-ben, az utóbbi 1936—40-ben viselte ezt a tisztet.

Pierre Cot elleni vádirat a következőket tartalmazza:

Elmulasztotta felállítani a Franciaországot megillető légierőket, szándékosan túlalacsonyra szabta a légierők fenntartási és beruházási hitelét; a légierőket felbomlasztotta; a repülőipar egy részét jogtalanul államosította; repülőgépeket szállított titokban a spanyol népfrontnak; pártpolitikát űzött, az országot és a törvényhozást becsapta és végül megszökött.

Guy La Chambre takargatta azokat a hézagokat, amelyeket hivatali elődjétől: Pierre Cottól örökségként átvett; egyébként nem annyira a jóakarat, mint egyáltalán az akarat hiányzott nála; hogy hibáit elködösítse, becsapta a törvényhozást; először elszökött ugyan, de azután saját elhatározásából visszatért, hogy bírái elé álljon. Ez utóbbi mindenesetre enyhítő körülménynek fog számítani a büntetés kiszabásánál.

✱

Törökország légiereje 1939-ben 600 repülőgépből állott, mintegy 8500 főnyi személyzettel. A légierők 3 ezredre tagozódtak, egyenként 2 felderítő és bombázó-, valamint 1 vadászosztállyal. Egy osztályt 2—3 század alkot. A repülőgépek amerikai, angol, német és francia származásúak.

✱

De Gaulle francia tábornok haderői — a Corriere della Sera szerint — 1940 őszén 35.000 szárazföldi harcosból, 1000 repülőből, 20 hadihajóból és 60 kereskedelmi hajóból állottak.

1941 augusztus végén ugyancsak a fenti hírforrás szerint már 60.000 szárazföldi harcost, 2000 repülőt, 40 hadihajót és 100 kereskedelmi hajót számlált a »szabad franciák« hadereje.

✱

Két török tábornok a német kormány meghívására repülőgépen a keleti arcvonalra utazott.

✱

Togo japán miniszterelnök és hadügyminiszter régebben hosszú ideig a hadsereg *légierőinek vezérfelügyelője volt.* Egyébként éveket töltött Németországban tanulmányúton. — *Togo* külügyminiszter azelőtt berlini és moszkvai követ volt és felesége német leány.

✱

De Gaulle hírszolgálati irodája azt jelentette Londonba, hogy a szovjet légierők óriási veszteségeket szenvedtek s a légierők legutolsó tartalékjait is bevetették már. Az orosz visszavonulás oka — az említett jelentés szerint — a németek légifölénye.

✱

A horvát légi és szárazföldi haderő fiatal tisztjeinek egy részét kiképzés céljából az olasz katonai akadémiákra vezénylik.

✱

Légügyi minisztérium felállítását követelték a perui parlamentben. Peru légügyei eddig a tengerészeti minisztérnek voltak alárendelve, kivéve azokat az ügyeket, melyek a hadsereggel való együttműködésre vonatkoztak. A légügyi minisztérium felállítására irányuló mozgalmat a perui légierőknek az Equador és Peru közti konfliktusban tanusított eredményes működésével támasztják alá.

✱

Norvégia egykori kormánya 18 darab Douglas 8 A—5 mintájú egymotoros bombázógépet vásárolt az Egyesült Államokban. A gépeket — európai helyzet megváltozása folytán nem Norvégiába szállították le, hanem át akarták adni a Kanadában alakult norvég repülőalakulatoknak. A kanadai norvég emigránsok azonban nem tartották elég korszerűnek az amerikai bombázókat és eladták azokat a perui kormánynak 1,240.000 dollárért. A gépek már éppen úton voltak Kanadából az Egyesült Államokon át Peru felé, amikor a Szovjet helyzete kezdett egyre kétségbeejtőbb lenni és a washingtoni szovjet követ a légierők azonnali kisegítését kérte Roosevelttől.

Az amerikai kormány erre a Faddistörvény alapján, amelyet egyszer már egy svédországi repülőgépszállítmánnyal szemben is alkalmaztak, lefoglalta a Perunak szóló 18 repülőgépet, hogy a Szovjetet kisegítse vele.

Peru kormánya természetesen tiltakozott az eljárás ellen és *Revored* ezredes, a perui követség légügyi attaséja kormányától visszahívását kérte Washingtonból. Ugyanis ő volt az, aki a norvég megbizottakkal az adásvételi szerződést megkötötte.

✱

Az iraki légierők volt parancsnokát: *Mahmud Salman* ezredest az angolok hat volt miniszterrel együtt Iránban letartóztatták. A letartóztatottak Anglia ellenségei voltak s Irak összeomlása után menekültek Iránba.

✱

Don Ultano Kindelan y Nunez del Pino repülőszázados lett a londoni spanyol követség légügyi attaséja.

KATONAI HIREK

Balesetstatisztika Svédországban. Az első oszlop az évszámot, a második a svéd légierőknél repült órák számát, a harmadik pedig az előfordult halálos áldozatok számát tünteti fel:

1939-ben	47,311	14
1940-ben	85.268	29
1941 első 9 hónapjában	133.600	21

✱

Közlekedési balesetek Angliában. Az elsötétítés óta erősen megnövekedett Angliában az utcai közlekedési balesetek száma. Amíg a békeévekben az ilynemű balesetek évi átlaga 6500 halálos áldozatot tett ki, addig a háború első évében ez a szám 8350-re, a háború második évében pedig 10.000-re ugrott fel.

✱

Előléptetések a német légierőknél. A légvédelmi tüzérségnél tüzérségi tábornokká lépett elő: *Haubold* altábornagy, ezenkívül két ezredesből vezérőrnagy lett.

Kik viselik a legnagyobb kitüntetéseket a német légierőknél? A Vaskereszt nagykeresztjének egyedül *Göring* birodalmi tábornagy van a birtokában, éspedig 1940 július 19-e óta. A kardokkal és a briliánsokkal ékesített tölgyfalombnak egyedüli birtokosa a néhány nappal ezelőtt repülőhalált halt *Mölders* ezredes volt. (A 101. légi győzelme után kapta meg.) Ugyanazt a kardokkal, de briliánsok nélkül *Galland* ezredes és *Oesau* százados viseli.

A tölgyfalombokkal 22 német repülő van kitüntetve. A 22-ik: *Hoffmann* törzsőrmester, aki a 62-ik légigyőzelme után érte el ezt a ritka megtiszteltetést. (Ő egyúttal a 36-ik a védérő azon tagjai sorában, akik e magas kitüntetés birtokában vannak.)

✱

Az Azori-szigeteket a portugál kormány már annyira megerősítette, hogy minden tizedik lakosra egy katona esik. A szigetek lakossága ugyanis 250.000 fő s az odaküldött katonaság létszáma elérte a 25.000-et.

✱

Uppsalában katonai repülőakadémia létesül a svéd repülőtiszti sarjadék kiképzésére.

✱

Amerikai repülők Kína szolgálatában. Még a japán-amerikai konfliktus kitörése előtt érkezett hír arról, hogy az Egyesült Államok kormánya 500 oktatót, illetve egyéb személyzetet bocsát Kína rendelkezésére a kínai légierő átszervezése és átképzése céljából. Az 500 amerikai közül 100 pilóta, míg a többi repülőtéri személyzet, akik a repülés földi szolgálati ágait akarják új alapokra fektetni.

Az amerikai repülők nagyrésze állítólag a pensacolai repülőtámaszpontról érkezett Kínába.

✱

Elsüllyedt a »Sztalin«, Szovjet-Oroszország egyik repülőgépszállító hajója a Fekete-tengeren.

Berenshot tábornok, a holland-indiai haderő parancsnoka és megteremtője repülőbalesetnek esett á dozatul, amikor 11 tagú kíséretével Manilába igyekezett a jelenlegi hadiállapotot megelőző angol-amerika-ausztrália-hollandindiai vezérkari értekezletre. Helyette a hollandindiai vezérkar főnöke: *Ter Porten* tábornok repült Manilába.

A baleset állítólag úgy következett be, hogy a repülőgép motorja felszállás után leállott, a gép leszállni kényszerült és elégett.

✶

Helmuth Wilberg német repülőtábornok november 20-án szolgálati repülés közben lezuhant és meghalt. Vele a német véderő egyik legidősebb tisztje halt repülőhalált.

✶

Galland német repülőalezredes, akinek *Mölders* után a legtöbb légigyőzelme van, rendkívüli érdemei elismeréséül ezredessé lépett elő.

✶

Két angol tábornok és egy ezredes Afrikában repülőbalesetnek esett áldozatul.

A légi úton Európába szállított amerikai repülőgépek eddig az északi szakaszon repülték át az Atlanti-óceánt. A tél beálltával a Pan American Airways déli útvonalát használják, mégpedig Dél-Amerika és Nyugat-Afrika érintésével.

Ilyenkor derül ki, hogy a légiforgalom alkotta légi támaszpontoknak mily nagy katonai jelentőségük van.

✶

Három angol repülőgépszállító hajót javítanak az amerikai dokkokban: Az »Illustrious«-t, a »Formidable«-t és a »Furious«-t.

✶

Megfiatalítják az amerikai hadsereget, amelyet oly módon akarnak megszabadítani a »veteránoktól«, hogy új korhatárokat léptettek életbe az egyes rendfokozatoknál. Ezek a következők: vezérőrnagy: 62 (vezénylő tábornoknál kivételesen 64), dandártábornok: 60, ezredes 55, a ezredes 52, őrnagy: 47, százados: 42, főhadnagy: 35 és hadnagy 30-ik életév.

A fiatalító eljárás során a tényleges és tartalékos állományból 50.000 tisztet fognak eltávolítani, — ha ugyan az időközben bekövetkezett hadiállapot fel nem borítja ezt a tervet.

A légierőknél — tekintettel a tiszthiányra — nem hajtják végre a fenti fiatalító akciót.

LÉGIFORGALOM

Gablenz ezredes, a német Lufthansa igazgatósági tagja, aki a repülőgépen történő hadiszállítások terén nagy érdemeket szerzett, vezérőrnaggyá lépett elő.

✶

Helsinki és Berlin között rövidesen megnyílik a légiforgalom. Útvonal: Helsinki — Tallinn Riga — Königsberg — Berlin.

✶

Newyork és Lisszabon között sűríteni akarják a légiforgalmat. Eddig hetenként háromszor jártak a gépek mindkét irányban. Ezentúl a naponkénti járatok bevezetését tervezik. A forgalmat a Pan American Airways bonyolítja le.

A Csendes-óceánon legutóbb lezajlott események igazolják annak a látszólag jelentéktelen eseménynek horderejét, hogy október közepén a portugál kormány a japán kormánnyal egyezményt kötött a légiforgalom bevezetésére Yokohama és a portugál kézben lévő Timor sziget között. Ennek a vonalnak éppolyan hadászati jelentősége van a Csendes-óceánon, mint a Pan American Airways légijáratainak Amerika, a Hawai-szigetek és a Fülöp szigetek között, amennyiben módot adott a japánoknak arra, hogy újabb légitámaszpontokat létesítsenek az életterükhöz tartozó szigetvilágban és beékeljék magukat a holland gyarmatok közé.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

A Hawker Hurricane Mk II. angol vadászgép fegyverzet szempontjából kétféle kivitelben készül: az egyik szerint egy-egy szárnyban 4—4, összesen 8 darab 20 mm-es Oerlikon gépágyú van rajta, a másik szerint pedig 6—6 összesen 12 géppuska. Ezek közül 4—4 középen, míg 2—2 a szárny külső részén van elhelyezve.

✶

Kemény bírálat az angol repülőiparról. Sir Adam Maitland képviselő a költségvetési bizottság ülésén heves támadást intézett az angol repülőiparügyi minisztérium ellen és különösen annak régebbi vezetőjét, *Lord Beaverbrookot* vádolta hozzánemértéssel. A minisztérium munkájában tervszerűtlenséget lát, az emberek és eszközök célszerűtlen felhasználását. Három év óta folytatnak olyan kísérleteket, melyek eredménytelensége előrelátható volt.

Kifogásolta, hogy az egyik nagy repülőgépgyár építési terve egy évvel vissza van maradva. Egy év alatt a munkagépeknek csak 25 százalékát sikerült üzembehelyezni és a munkásviszonyok kritikán aluliak.

✶

Francia-német együttműködés. A repülőipar terén fennálló francia-német kapcsolatok pénzügyi részének lebonyolítására Párizsban »Aéro Banque S. A.« néven új bank létesült, amely a »Bank der Deutschen Luftfahrt«-tal szoros kapcsolatban áll.

✶

Bukarestben megalakult a »Románnémet vasipari és kereskedelmi társaság«. Alaptőke: 150 millió lei. A vállalat célja: »a német hadiipar fejlesztése terén szerzett tapasztalatokat a román haderő számára felhasználni.« Az alapításban a német és a román állam 1:1 arányban vett részt. A vállalatnak a repülőiparral is vannak kapcsolatai.

✶

Aerodynamikai kutató intézet épül Stockholmban. Az intézet létesítése a repülőipar önállósításával áll kapcsolatban. Az építés már másfél év óta folyik. A kísérleti műhelyek és laboratóriumok mellett szélcsatornát és a dugóhúzókísérletekhez egy külön aknát is építenek. A szilárdsági vizsgálatok végrehajtására szolgáló csarnok olyan tágas lesz, hogy a vizsgálatra szánt repülőgépek egész terjedelmükben beleférnek.

A szélcsatorna és a dugóhúzóakna amerikai minta szerint készül. A szélcsatorna átmérője: 3.6 m. Szélsebesség: 100 m/sec. Teljesítménye 1000—1300 lóerő.

A kísérleti intézet vezetője dr. *Ivar Malmer,* a stockholmi műegyetem aerodynamikai tanszékének vezetője lesz. Az építési költségek 2.5 millió svéd koronára rúgnak.

✶

Mennyi repülőgépet szállított Amerika Angliának? Az amerikai repülő kereskedelmi kamara adatai szerint az Egyesült Államok ipara az angol légierők részére 1941. év első hét hónapjában 284 millió dollár értékű repülőgépet, illetve tartalékmotort és tartalékalkatrészt szállított. A kereskedelmi kamara szerint az arány az iskola-, illetve gyakorló-gépek, valamint a tábori gépek között 1:3 a tábori gépek javára.

Ha a kereskedelmi kamara adatait a valósággal megegyezőknek fogadjuk el és feltételezzük, hogy a tartalékmotorok és egyéb tartalék-, illetve kiegészítő alkatrészek a szállított anyag értékének 20 százalékát teszik ki, ez esetben havonta mintegy 400 repülőgép szállítására lehet következtetni 1941 első hét napjában, ami elenyészően csekély a német és az olasz ipar repülőgéptermeléséhez viszonyítva.

✶

A »szárnyrepülőgép« (Nurflügelflugzeug) eszméje Junkers német professzortól származik. Lényege: egy olyan repülőgépszerkezet, ahol a törzs és a farok hiányzanak és minden szerkezeti rész a szárnyban és a szárnyon van elhelyezve. Junkers professzor ezt az ötletét nem valósította ugyan meg, de szerkezeteinél észrevehető volt e gondolat hatása.

Most az amerikai Northrop-gyárat foglalkoztatja hasonló ötlet; legalább is arról ad hírt az Exchange ügynökség, hogy a Northrop-gyárban »szárnyrepülőgép«-pel folytatnak kísérleteket.



LELKES GYURKA ÁLMA

REGÉNY. IRTA HUSZÁR REZSŐ

(3)

Amint kényelembe helyezkedett, kérdezés nélkül is feltárta idejövetelének célját és további terveit. Végtelen jól esett vér a vérnek elduruzsolni azt, hogy akarunk és nagyot akarunk! A tanító nem csodálkozott, nem is hitetlenkedett, hanem csak annyit mondott:

— Igen, ezek vagyunk mi. Keletről jöttünk, mint a nap, de még messze van nyugatunk! Nekünk még szabad nagyot akarni, még bőven futja az időnkből!... És a te szemedből, fiam, idő és akarat feletti győzelmet olvasok ki! Ahogy a tervedben előírtad, én álláshoz juttatlak, hogy elindulhass az úton. A többi már a te dolgod, a te saját ügyed, amibe senkinek se engedj beleszólást, lehetőleg még önmagadnak sem, mert ahogy eredetileg elgondoltad, az a helyes és egyedül célhoz vezető út. — Ezeket mondta a tanító Gyurkának útravalóul. A magyar férfi férfival szemben nem ismer bókot, csak egyenes igazmondást. A tanító kezet nyutjott és Gyurka megszorította a szerencsekívánó kezet.

Az állás, amelybe Gyurka került, könnyű munkával járt és csupán félnapos elfoglaltságot jelentett. Ez a félnapos elfoglaltság pompásan beillett tervébe. A fizetése nem volt ugyan óriásinak mondható, de az ő szerény életmódját fedezni tudta és ez volt a fontos. Amíg munkája tartott, addig lelkiismeretes odaadással dolgozott. A munkabefejezésével együtt letette ezt a szerepét és átváltozott nagy céljának éltető motorjává!

A szabad félnapokon megkezdődött a repülés elméleti és gyakorlati elsajátítása. Az az ösztönös tudás, mely otthon képessé tette egy modellező gárda felnevelésére, a további úton már nem lett volna elegendő.

Első dolga, a repülés szakirodalmának egész területét felölelő házikönyvtár beszerzése volt. Először néhány alapvető könyvet vásárolt meg és azután, anyagi erejéhez mérten, időről-időre bővítette könyvtárát.

Csakhamar kapcsolatot talált a repülés gyakorlati ágával is. Először a vitorlázó repülésre vetette magát.

Mikor először jelent meg a hegyen, elfogódottság vett rajta erőt. Szemben állt azzal az emberrel, kinek a magyar vitorlázórepülés a létét köszönheti! Körötte azok a lelkes fiúk, akik kedélyesen fogták fel a meg nem értésből fakadó sivár helyzetet és nagyszerű vezetőjükre függesztett szemmel harcolták a legszebb harcot! Közöttük Gyurka otthon érezte magát. Gyorsan a szeretetükbe fogadták őt és együtt örültek gyors előrehaladásának. Megérezték, hogy azon a láthatatlan szálon keresztül, mely az egy cél felé törekvőket egymáshoz fűzi, ismét hozzájuk kapcsolódott egy rokonlélek. Gyurka mindenben megfelelt ennek a megérzésnek. Közvetlen és készséges volt. A munkából kétszeres részt vett ki magának. Sikerei felett elhangzó őszinte ámulat és dícséret kitörései elől szerényen kitért. Igazi bajtárs volt!

Az »A« vizsgánál érezte, hogy nyugodtan »B«-t is repülhetett volna, azonban nem akart az átlagból. feltűnő eredménnyel kitűnni. A »Zögling«-et szinte erőszakkal kellett ledolgoznia a földre, hogy a hagyományos harmincöt másodpercet túl ne haladja nagyon.

Otthonában szépen gyarapodott a repülő-könyvtár. Az estéket olvasással töltötte, vagy repülőszakelőadásokra járt. Bárhol hallott ilyesmiről, mindig tudott időt szakítani magának arra, hogy felkeresse. Ezeken az előadásokon sokat tanult. Gyakorlati tapasztalatait itt csiszolta elméleti formává és fordítva; az itt hallottakat gyakran használta fel kint a repüléseknél. Voltak kérdések, melyeknél már elég erősnek érezte magát, hogy a többiek mellett ő is hozzászóljon. Okfejtései szabatosak, világosak voltak, gyakran egész új szemszögből világított meg egyes problémát. Felszólalásai révén egyre ismertebbé lett. Repülőtársadalmi élete révén, mind több szellemi bajtársra talált, felkészültsége napról-napra szélesebb alapokon nyugodott. Képzeletében egyre élesebben bontakozott ki a magyar repülés eddigi gyenge fejlődésének oka és a gyökeres változtatás iránya és módja.

Nyár végén »B«, ősszel »C« vizsga következett. Gyönyörű gomolyfelhők ólálkodtak az égen. Gyurka dalolva sétált velük a magasban és mikor kétórai repülés után leszállt, alig érzett fáradtságot.

A tél a további tanulás és tervezgetés ideje volt. A barátok gyarapodtak és a repülővilágban Gyurka egyre kedveltebb lett. Megállapításai komoly, megszívlelendő tényezőkké váltak. Első előadását és repülőcikkét sorra követték a többiek. Senkinek sem jutott eszébe kérdezni tőle, hogy honnan jött, mit végzett, vagy, hogy melyik társadalmi osztályhoz számított. A repülők ilyen megkülönböztetéseket nem ismernek. Előttük a szakértelem, a tudás, a lelkesedés számított. Ezekben pedig Gyurkánál nem volt hiány.

Jött a tavasz, a széljárások ideje, a távolsági és időtartamrepülés legkedvezőbb évszaka. Vele érkezett Gyurka meglepetése a magyar vitorlázórepülők társadalma számára. Mindaddig csak hírek érkeztek arról, hogy a németek úgynevezett nagyteljesítményű gépeket építettek, melyekkel messze felülmulták minden eddigi motornélküli eredményt!... Gyurkát marta a magyar önérzet. Miért maradjunk el a németek mögött? Karakán nép vagyunk! Istennek se bírjuk a hátulkullogást! Gyurka fejében már megszületett a magyar nagyteljesítményű vitorlázógép. A tél folyamán, míg barátai azt hitték, hogy egyebet sem tesz, mint cikkez és előadásokat tart, legjobb társával, egy fiatal repülőmérnökkel dolgozott, hogy alakba öntsék a gépet és az építéshez támogatást nyerjenek. Úgylátszik, szakadozott már a repülés iránti közömbösség ködfala. Kérésük meghallgatásra talált és a kirobbanó tavasz szárnyán Gyurkával a magasba lendült a megvalósult álom, első hírnöke az újfakadású magyar repülőéletnek!

A gép méltóságteljesen úszott az annyi küzdelmet látott hegy fölött. A lent sokasodó tömeg áhitattal nézte a színeinket hordozó madarat. Várták egy szép leszállás gyönyörködtető látványát. A gép azonban csak nem akart leszállni... Teltek, multak az órák... Jött a délután... Elkövetkezett az este... A hegyen jelzőtüzek gyultak ki és lángszemükkel csodálkozva bámultak fel a sötétben úszó néma madárra... Hajnalodott... A máglyák már csak füstölögve mutatták a szélirányt. Köröttük a fáradhatatlan bajtársak lelkesedése lobogott! Aggódó odaadással őrizték a földről repülőbajtársukat. Gyurka szeretettel nézett le rájuk. Szórakoztatásukra és jelentkező fáradtságának elverésére néhány bukófordulót vágott ki... Délelőtt tíz óra körül jár az idő. Illő lenne leszállni, tekintve, hogy már egy napja van idefönt! A szél változatlan erővel fúj... Bűn lenne még a leszállás! Egy ilyen jó gépnek, amelyik szűzrepülésekor egy napig hordozza a levegőben, kijárna egy kis távolsági repülés is!... A szél szárnyán maszületett fellegek rohantak délkeletnek... Arra felé van a falu is! Meg kellene látogatni az otthoniakat. Mióta eljött, azóta sem látta őket. Most itt az alkalom jóvátenni a mulasztást! Már fordította is a gép orrát délkeletnek és a lent várakozók legnagyobb csodálkozására, ahelyett, hogy leszálláshoz készülődött volna. elszakadt a hegytől és a rohanó tavaszi fellegekkel elszállt...

Másfélórás repülés után a falu fölé ért... Abban a magasságban, mint annak idején a hengerszárnyúval tette, megkerülte a templomtornyot, elhúzott a falu főutcája fölött. Az emberek fölbámultak a méltóságteljesen úszó madárra... A házukból apját látta előjönni és látta, amint az öreg futni kezdett alatta. Megérezte, hogy a fia jött haza... Az iskolából a tanító rugtatott elő, nyomában egy sereg gyerekkel... A mezőn, az eke mögül szakértő szemek figyelték a repülést... Valami a szívekbe nyilalhatott, mert otthagyva ekét, lovat, mindenki rohant a homokdomb felé!... Ő is oda igye-

kezett és maradék magasságát körözéssel adva le, egyre alacsonyabbra ereszkedett és ugyanoda szállt le, ahol azon a hajnalon a hengerszárnyúval felbukott. Most érezte csak igazán át azt a vakmerőséget, mellyel annakidején, gyakorlati tudás nélkül, a levegőbe merészkedett!... Gépe alig állt meg a gyepen, máris biztos kezek tartották a szárnyvégeket. Barna, munkától durvult ujjak csavarták le a borítófedél rögzítőit. Gyurka kikapcsolta magát és lassan kifelé kecmergett. Izmos karok ragadták magasba és »Gyurka bá! Gyurka bá! Drága Gyuri bátyám!« kiáltások reszkettették a levegőt. A legszebb fogadtatás, gondolta magában, de hang nem jött ki torkán és a fogát is erősen össze kellett szorítania. Mert, hát magyar ember még örömében sem sír, hiába állítja ellenkezőjét a közmondás... A falu felől többen futottak a géphez. Elől, enyves kötényben az öreg Lelkes! Mikor közelbe ért, lassított futásán. Nem illik koros embernek csak azért szaladnia, mert megjött a fia. Apa és fiú összetalálkoztak, de az öreg csak annyit mondott: jól csináltad, fiam — és keményen egymás szemébe nézve, férfiasan kezet szorítottak.

*

Gyurkát teljesítménye nemcsak repülőkörökben, hanem mindenütt egy csapásra ismertté tette! Eredményét, mint az év legszebb sportdicsoségét emlegették! Irtak róla! Képekben és filmen mutatták repüléseit! A rádióban előadásokat tartott. Leveleket kapott az ország minden részéből! A vitorlázórepülés, mint új, meglepő sportág, egyszerre a tömegek érdeklődésének homlokterébe lépett! A világrész ezévi legjobb vitorlázórepülő győzelme volt az övé!... A levelek közt volt egy, mely megdobogtatta szivét! Egy tanítónőképző-intézet utolsóéves növendéke írta és így hangzott: »Kedves Gyurka! Nagyon boldog vagyok, mint ahogy egész falunk boldog, hogy sikerül előre jutnia álmai útján! Tudom, hogy az a szép eredmény, melyet most ország-világ előtt kivágott, egy állomás önzetlen és szép célja felé. Az eredmény annál szebb, mert egyedül, a saját erejéből vívta ki! Engedje meg, hogy nagyon büszke legyek Magára!... Győzelméhez szeretnék ajándékkal kedveskedni. Olyan ajándékról lenne szó, milyet mindketten várunk, de amelyről eddig még csak a szemünk beszélt. Ha nyáron, mint »tanítónéni« haza megyek, jöjjön le hozzánk és kérje meg Apámtól a kezemet. Ősszel már tanítani fogok és amint hallom, Magát is illő állásba helyezték és így anyagi akadálya sem lenne annak, hogy egy-két év mulva egybekeljünk... Nagy merészség részemről ez a mód, ahogy szinte én kérem meg a kezét, azonban a nagy öröm hatása alatt bevallhatom azt, amit mindketten őszintén érzünk egymás iránt! Magyar fiú és magyar lány, szerintem, csakis őszintén érezhet és gondolkozhat. További sikert kíván és őszinte szívből üdvözli: Anikó.«

Gyurka azonnal válaszolt. Levele egyetlen hatalmas, boldog igenlés volt! Sorainak minden betűjében a szíve-vére lüktetett!

A nagy siker talán még szerényebbé, még kitartóbbá edzette, mint volt annakelőtte. Helyzetét most már elég erősnek érezte ahhoz, hogy találmányával, a hengerszárnyúval előálljon. Mérnökbarátjával az elsőnél tökéletesebb alakban elkészítette a tervrajzot és modelt is épített, ekként felszerelve látogatott el a repülésügyek legfőbb szervéhez, hol mint híres vitorlázórepülőt már jól ismerték és ahová egyébként is el szokott látogatni. Most ugyanazt az urat kereste fel, aki akkor régen oly sajnálkozva kísérte az ajtóig, de akinek mindmáig sem árulta el, hogy ismeri. Az illető nagy örömmel fogadta. Kiterítették a rajzokat. Gyurka elócsomagolta a modelt és a rajzokba merültek. Embere egyszerre csak a homlokára csap és felemelkedik, mondván, hogy ő már látta valahol ezeket a rajzokat, csak egyszerűbb kivitelben és model nélkül, ejnye-bejnye, fékomadta, hol is látta?... Megvan! Egy egyszerű falusi fiú járt valamikor itt!... és Gyurkára tekintve, arca csodálkozásra tágult...

— Igen, én voltam az az egyszerű falusi fiú, — válaszolta Gyurka — csak olyan maradjak halálomig — tette hozzá nevetve.

Mikor a pontos mérnöki számítások alapján, elsőrendű anyagból épült hengerszárnyú a meghívott szakemberek előtt a magasba emelkedett és a főváros fölé repülve, majd ismét visszatérve, simán leszállt, osztatlan csodálkozást váltott ki a jelenlevőkből.

Az emberi erővel hajtható repülőgép híre gyorsan bejárta a világot! Az ország különböző vidékein végzett bemutatórepülések azt az általános hangulatot érlelték meg, mely már mint olcsón hozzáférhető sport- és közlekedési eszközként szerette volna viszontlátni a hengerszárnyút. Gyurka előadásokon és cikkekben, tőle telhetően igyekezett ezt a vágyat minél szélesebb körben növelni! Találmánya bel- és külföldi szaklapok és filmhíradók állandó témája lett! Sorra jöttek idegen országok tőkései a szabadalom pénzelésére vagy megvásárlására. Gyurka azonban hallani sem akart arról, hogy ne magyar munkával és ne magyar haszonra hozzák gépét tömegesen forgalomba. A nagy külföldi érdeklődés megmozgatta a hazai vállalkozási kedvet is. Gyurka azonban azt szerette volna, ha az állam veszi kezébe a gyártást és a jövedelmet a magyar repülés céljaira fordítják. Kéréssel fordult tehát az illetékesekhez, hogy vegyék hatáskörükbe a gép gyártását. Kérése meghallgatásra talált és megbízták a gyártás megszervezésével.

A nyári hónapokra hazautazott. Otthon kedves, megható és örömteljes események fogadták. Legelső hengerszárnyúja, mellyel onnan a homokdombról életében először emelkedett levegőbe, mint muzeális érték és mint a falu közkincse, külön épületben volt elhelyezve. Ez az épület volt egyúttal a falu repülőgárdájának jól felszerelt otthona. A helyi repülés vezetését a tanító vette át, aki e tisztség elnyerésére a télen felutazott Pestre és személyesen beszélt Gyurkával. Attól tartott ugyanis, hogy az az eredmény, mit Gyurka fáradságos és küzdelmes munkával felépített, vezető nélkül veszendőbe megy!

Gyurkát hazaérkezésekor a tagok sorfala és Anikó várta.

— Boldogan üdvözöljük falunk nagy szülöttét — mondta csillogó szemekkel Anikó és hatalmas csokrot nyujtott át az érkezettnek. Gyurka karjaiba zárta a lányt és a csokorral eltakarta arcukat. A tagok égetverő éljenbe törtek ki!

Az eljegyzésen csak az nem volt jelen, aki nem lakott a faluban... A homokbánya felett, a kék magyar ég alatt, végtelen nyugalommal köröztek a gólyák... A távolban még egy gólya tűnt fel és a többiek felé tartott. Úgy látszott, csatlakozni kíván társaihoz... Egyre közelebb és közelebb ért... Már jóval nagyobb volt, mint egy gólya... — Vitorlázógép! — tört fel a torkokból a kiáltás. A gép közben a falu fölé ért és körözésbe fogott, mintha keresett volna valamit... Gyurka átkarolva Anikót, feszült figyelemmel leste a gép útját. Számára már nem volt elérhetetlen ábránd a repülés, mégis gyermekes izgalom és büszkeség öntötte el! A gép közben az ünneplők fölé ért és jól célzott hatalmas csokor hullott az asztalra, feldöntve néhány borospoharat. Mindenki hajrázott és integetett!

— Na, ezt jól megvendégeljük, csak szálljon le a nyavalyás a bányánál — harsogta boldogan a bíró. A bánya, mint történelmi leszállóhely, mélyen vésődött a »repülő-falu« lakóinak lelkébe és el sem tudták volna képzelni, hogy a jövevény másutt tegye le gépét. A repülő, mintha csak hallotta volna a bíró kiáltását, egyenesen a homokbányának tartott. Nagy útról tért, fáradt madárként húzott el a teljesítményjószág a házak felett, szinte várni lehetett, hogy ráül valamelyik fára. Sikerült elérnie a bánya fölé, azonban vezetője leszállás helyett körözésbe fogott. Jól számított, mert nagyszerű emelőáramlást kapott és néhány kör után szinte felvonóként húzott a magasba. »Csuda hölégje van!« — kiáltozták mindenfelől. A gép mintegy ezer méterre tornászta fel magát s visszarepült a főváros felé...

— Megállj, betyár, itt hagytad az ünnepi kosztot — rázta a messzeségbe tűnő gép felé keserűen az öklét a bíró... Anikó gyengéden felemelte az asztalra hullt csokrot. A csokor köré fonódó szalagon a következő felírás díszlett: »A szeretett repülőjegyespárnak szívből jövő jókívánságait tolmácsolja a magyar vitorlázórepülők tábora!«

...Ezek vagyunk mi, magyarok! Még a jókívánságot is teljesítmény árán szállítjuk házhoz — jegyezte meg csendesen Gyurka... Csók volt a válasz.

Gyurka a nyarat otthon töltötte a faluban. Minden percét okosan használta. Szent ügyéről pillanatig sem feledkezett meg! Jelenlegi főfeladatának a repülőgépgyár szervezésének elméleti kidolgozását tekintette. Napi elfoglaltságának legnagyobb részét ez töltötte ki. Anikó állandó segítségére volt és szinte szárnyakat adott munkakedvének! Sok-sok életrevaló, okos tanáccsal szolgált neki. Gyurka most érezte igazán, hogy a magyar meghatározás, mely feleségnek, élettársnak nevezi a mellénk rendelt nőt, a legtalálóbb kifejezés. Anikóban csakugyan élettársat, jóban, rosszban kitartó, bút, örömöt megosztó feleséget remélhetett. Amint elnézte őt, elfogta a vágy a mielőbbi házasélet, a saját otthon után, honnan nagyobb erővel indíthat rohamot az útjába kerülő akadályok ellen és ahová új erőgyüjtésre visszatérhet az elfáradt férfiakarat.

(Folyt. köv.)

T. hirdetőink szíves elnézését kérjük, de helyszűke miatt újból több hirdetés kimaradt karácsonyi számunkból

Tájékoztató

a haderőn kívüli repülőgépvezetői kiképzésre való felvételhez.

I. Repülő Akadémiára törekvők felvétele.

A Repülő Akadémiára való pályázat feltételeit a »Honvédségi Közlöny«, a »Budapesti Közlöny«, és a »Kárpátaljai Közlöny« előreláthatólag az 1941. évi decemberi vagy az 1942. évi január havi példányszámai tartalmazzák.

A Repülő Akadémiára törekvők, vagyis mindazok, akik hivatásos repülőtisztek óhajtanak lenni, mindennemű felvilágosításért forduljanak a Repülő Akadémiához. Címe: M. kir. Horthy Miklós Honvéd Repülő Akadémia Parancsnokság, Kassa.

Ily irányú ügyekben a Szövetség semminemű felvilágosítást nem ad.

II. Tartalékos tiszti kiképzésre való felvétel feltételei:

1. Repülőgépvezetőnek: A m. kir. honvéd légi haderőhöz tartalékos tiszti kiképzésre a hazai középiskolák VIII. évfolyamát vagy a középiskolákkal egyenértékű más iskolák legmagasabb évfolyamát már végzett, vagy az 1942. évben végző, 1942. évi október hó 1-én legalább 18 éves, de 24 évesnél nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített ifjak jelentkezhetnek, — ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jöhetnek tehát azok az ifjak, akik 1924. év október 1-e és 1918. év október 1-e közötti időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

2. Műszaki tiszteknek: a m. kir. honvéd légi haderőhöz tartalékos műszaki tiszti kiképzésre gépészmérnöki oklevéllel rendelkező, 1942. évi október hó 1-én 26 évesnél még nem idősebb, katonai szolgálatot nem teljesítő és nem teljesített egyének jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt általános feltételeknek is megfelelnek.

(Tekintetbe jönnek tehát azok a gépészmérnöki oklevéllel rendelkező ifjak, akik 1916. évi október hó 1-e utáni időpontban születtek és a fenti bekezdésben foglalt feltételeknek megfelelnek.)

III. Legénységi repülőgépvezető kiképzésre való felvétel feltételei:

A m. kir. honvéd légi haderő legénységi állományába repülőgépvezetőnek a hazai középiskolák (polgári fiúiskola, gimnázium, reáliskola, reálgimnázium) IV. évfolyamát vagy kivételes esetben 8 elemit végzett, 1942. évi október hó 1-én 18 éves, 20 évesnél nem idősebb ifjak jelentkezhetnek, ha a IV. alatt közölt feltételeknek megfelelnek.

(Tekintetbe jönnek tehát azok az ifjak, akik 1924. évi október hó 1-e és 1922. évi október hó 1-e közötti időpontban születtek és az alábbi bekezdésben foglaltaknak megfelelnek.)

IV. Valamennyi pályázóra vonatkozó általános előfeltételek:

1. Magyar állampolgárság. Állampolgársági bizonyítvánnyal, honosítási, visszahonosítási okirattal, trianoni záradékkal ellátott illetőségi bizonyítvánnyal kell igazolni. Mindazok, akik visszahonosításukat kérték, vagy visszahonosítottak, de állampolgársági esküt még nem tettek, felvételüket nem kérhetik.

2. Testi és szellemi alkalmasság. E követelményt a mellékelt orvosi bizonyítvánnyal kell igazolni, melyet valamely hatósági, vagy egyéb orvos tölthet ki.

3. Erkölcsi érdemesség és nemzethűség szempontjából való megbízhatóság. Az illetékes közigazgatási hatóság által kiállított új keletű erkölcsi bizonyítvánnyal kell igazolni.

4. Iskolai végzettség. Legutolsó iskolai bizonyítvánnyal, oklevéllel, stb. kell igazolni. Akik a folyamodványuk beadásának idejében iskolájuk legutolsó évfolyamát végzik, az előző tanévben nyert bizonyítványukat vagy az iskola (intézet) igazgatósága által erről készített másolatot és az iskola (intézet) igazgatósága által kitöltött látogatási bizonyítványt kötelesek folyamodványukhoz csatolni. Ez utóbbiból megállapítható legyen, hogy a felvételét kérő egyén az illető iskola (intézet) legutolsó évfolyamának rendes hallgatója. Az ilyenek az iskolaév befejeztével az utolsó évről szóló bizonyítványukat pótlólag kötelesek a vizsga letétele után azonnal a Magyar Aero Szövetséghez benyujtani.

5. Nőtlen családi állapot. Hatósági igazolvánnyal kell igazolni. Ha a hatósági erkölcsi bizonyítvány a nőtlenséget igazolja, külön igazolás nem szükséges.

6. Kiskorúaknál az atya vagy a gyám beleegyezése. Az atya vagy a gyám beleegyező nyilatkozatával kell igazolni. Olyanoknál, akik már eleve katonai továbbszolgálatot vállalnak, a beleegyezésnek erre is ki kell terjednie. A beleegyező nyilatkozatot a 3 darab nyomtatványmelléklet felhasználásával, 3 példányban kell kiállítani.

7. Származás igazolása nagyszülőkig bezárólag. A csatolt 1. számú melléklet szerint a származási táblázat jól olvasható kitöltésével és a származási táblázaton felsorolt születési és házassági anyakönyvi kivonatok eredeti példányával kell igazolni. Fénymásolatokat vagy másolatokat nem veszik figyelembe.

V. A kérvény benyujtása.

1. Minden pályázó, ha az előírt követelményeknek megfelel, a kérvény-ürlapot olvasható írással töltse ki, csatolja az abban felsorolt okmányait, valamint 1 darab 6 × 9 cm. méretű arcfényképét. Az arcfényképet hitelesítő hatósági igazolással kell ellátni.

2. A kérvény bélyegmentes. A megkövetelt mellékleteket »katonai ügyben« kell kiállíttatni.

A kérvény-ürlapoktól eltérően szerkesztett kérvényeket vagy megkövetelt mellékletekkel nem rendelkező kérvényeket nem veszik figyelembe.

3. A kérvényt legkésőbb 1942 február hó 15-ére kell benyujtani a Magyar Aero Szövetséghez. Címe: Budapest, V., Vigadó-u. 2.

4. A kérvény benyujtása után a tényleges katonai szolgálatba való bevonulásig terjedő idő alatt bekövetkező esetleges lakásváltozást (lakcímváltozást) külön a Magyar Aero Szövetséggel és külön a m. kir. honvéd Légierők Parancsnokságával (Budapest, II., Zsigmond király-útja 38—40) esetenként, azonnal közölni kell.

5. A haderőnkívüli előképzéssel kapcsolatban esetleges érdeklődésekkel csak a Magyar Aero Szövetséghez kell fordulni. Távbeszélőn felvilágosítást nem adnak. Írásbeli érdeklődésekhez válaszbélyeget is csatolni kell.

VI. A felvételi eljárás és a kiképzés ismertetése.

1. Az 1942. évi február hó 15-éig benyujtott kérvényeket a Magyar Aero Szövetség elbírálja és a követelményeknek megfelelő folyamodókat meghatározott napra repülő szakorvosi vizsgálatra behívójeggyel berendeli. *Felvételnél előnyben részesülnek a haderőnkívüli vitorlázó előképzésben résztvett pályázók.*

2. A szakorvosi vizsgálat két napig tart, mégpedig a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága Repülő Orvosi Vizsgáló Intézetnél (ROVI). A szakorvosi vizsgálat helyét a behívójegyen feltüntetik. A vidékről szakorvosi vizsgálatra berendelt folyamodók az utazásból felmerülő vasúti viteldíjakat sajátjukból tartoznak fedezni. A repülő szakorvosi vizsgálaton csak a Magyar Aero Szövetség által kiállított behívójegy alapján lehet és kell megjelenni. Az orvosi vizsgálatra berendelt folyamodók elhelyezéséről a Magyar Aero Szövetség gondoskodik. Az általa meghatározott elhelyezésben való részvétel kötelező. Az elhelyezés helyét a behívójegy megküldésével egyidejűleg közlik.

3. Az orvosi vizsgálat eredményét a pályázókkal közlik.

4. A haderőnkívülí előképzés előreláthatólag két csoportban történik. Az 1. csoport 1942. évi május hó 1-től július hó 14-éig, a 2. csoport 1942. évi július hó 20-tól október hó 1-ig tart. A legalkalmasabb pályázókat a lehetőség szerint lakóhelyükhöz legközelebb eső kiképzőkeretekhez hívják be. A pályázó ott teljesen díjmentes elhelyezésben, élelmezésben részesül és repülőmotoros előképzést kap. A kiképzésre berendelt folyamodók az utazásból (beosztási helyükre és lakóhelyükre vissza) felmerülő vasúti viteldíjakat sajátjukból tartoznak fedezni.

5. A repülőmotoros előképzés alatt elért eredmény alapján a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága a *legalkalmasabb* pályázókat tényleges katonai szolgálatra behívja.

A haderőnkívüli előképzésen való részvétel nem jelent a m. kir. honvéd Légierők Parancsnokságára nézve oly kötelezettséget, hogy a növendéket az előképzés évében katonai szolgálatra behívja. A tényleges katonai szolgálatra való behívásnál az a pályázó részesül előnyben, aki továbbszolgálatot is vállal.

A továbbszolgálatra előírt kötelező csak a jelentkezőre bír kötelező erővel. A m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága a tényleges katonai szolgálat alatt tanusított magatartás alapján dönt arra vonatkozóan, hogy a továbbszolgálatra történt jelentkezést elfogadja-e.

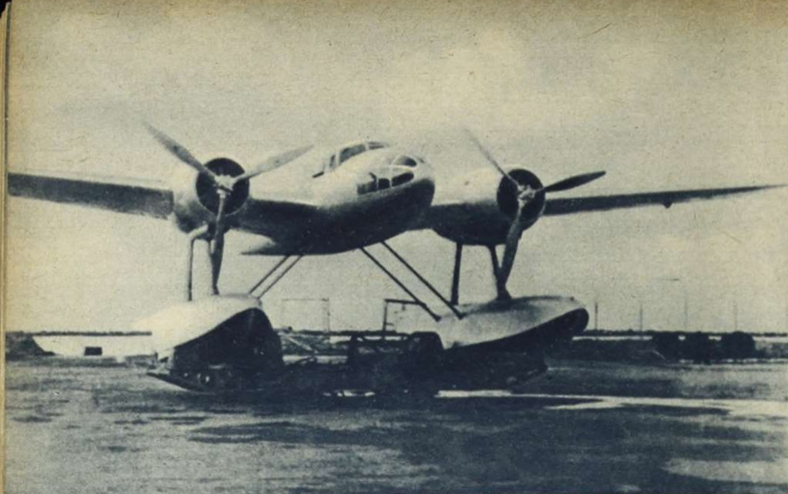
6. A kötelező tényleges katonai szolgálat tartama karpaszományviselésre jogosultaknak (akik a tájékoztató II. fejezet 1. és 2. pontjában foglaltaknak megfelelnek) kettő (2) év, a karpaszományviselésre nem jogosultaknak (tájékoztató III. fejezetében foglaltaknak megfelelően) három (3) év. Négyévi továbbszolgálat vállalása esetén a harmadik tényleges szolgálati év a továbbszolgálat idejébe beszámít (továbbszolgálói illetményekkel).

7. Műszaki tiszti kiképzésre törekvők repülő akadémiai kiképzésre nem kerülhetnek.

8. A továbbszolgálat tartama a karpaszományviselésre jogosultaknál 4 év, vagyis összesen 6 évi összszolgálat; a karpaszományviselésre nem jogosultaknál 4 év, melyhez csatlakozva további 5 évet is vállalhat. Ez négy évi továbbszolgálat esetén 7 évi; 9 évi továbbszolgálat esetén 12 évi össz-szolgálatot jelent.

9. Karpaszományviselésre nem jogosult (VIII. középiskolával nem rendelkező) tényleges katonai szolgálatot teljesítő és továbbszolgálatra is jelentkezett pályázók közül önként jelentkezés esetén a m. kir. honvéd Légierők Parancsnoksága választja ki a légi haderő hivatásos tiszthelyettesi karába törekvőket. Ezek a tiszthelyettesi iskola eredményes elvégzése után a hivatásos tiszthelyettesi karba kerülhetnek.

Mellékletek (kérvény, származási táblázat, orvosi bizonyítvány, 3 darab beleegyező nyilatkozat és »kötelező« ürlap) **a Magyar Aero Szövetségben kaphatók, Budapest, Vigadó-utca 2. szám alatt.**





Új vizigépek a olasz haditengerészeti légierőknél

A Caproni Ca 310-es sorozat új, katapultindításra alkalmas, úszótalpas torpedóvetője a Ca 316. Mélyfedelű, vegyesépítésű konstrukció, melynek úszótalpai egyetlen, az amerikai Hall XPT BH—2 torpedóvetőhöz hasonló tartóval kapcsolódnak a motorgondolák alsó részéhez. Törzsorra üvegezett. Üzemanyagtartályok az úszók belsejében vannak. Két, egyenként 460 lóerős Piaggio csillagmotorja kétágú Piaggio váltakozó emelkedésű légcsavarokat hajt meg. Fegyverzete a szárnytőbe épített két merev és egy forgatható hátsó felső géppuska. Legénysége három fő. 4650 kilogrammnyi repülősúlyából 1350 kg a hasznos teher. 270 km/óra átlagsebesség mellett hatótávolsága 1600 kilométer. Legnagyobb sebessége 370 km/óra körül jár.

A Fiat-művek új, többüléses harci hidroplántípust hoztak ki, mely az RS 14 típusjelzést viseli. Középfedelű tisztafém gép, karcsú, körkeresztmetszetű törzzsel, üvegezett törzsorral, több géppuskaállással és egysíkú, meglehetősen nagy oldalkormánnyal. Említésreméltó az úszótestek tartóducainak egyszerű, szilárd megoldása. Üzemanyagtartálya a vezetőülés mögött van. Közepes bombák számára bombatér a törzs belsejében. A nehezebb bombák, esetleg egy torpedó a törzs alján nyernek elhelyezést. Fiat A. 74 RC 38 tizennégyhengeres, 840 lóerős kettős csillagmotorjain háromágú Fiat—Hamilton V. E. légcsavarok vannak. Fesztávolsága 19.5 méter, törzshossza 13.7 m és hordfelülete 50 m².
Teljesítményeit még nem közölték a nyilvánossággal.



Légcsavarnélküli olasz rakétarepülőgép

A repülés egyik legjelentősebb vívmányáról adnak számot a legújabb olasz jelentések: sikeres repüléseket végzett a Caproni—Campini féle, a meleg levegő visszalökő hatásával hajtott repülőgép. A gép berepülését és a sikeres távrepüléseket De Bernardi ezredes, a világhírű olasz repülő végezte és ezért a teljesítményéért a Duce az arany vitézségi éremmel tüntette ki.

A Caproni—Campini gép Campini olasz mérnök találmányán alapszik. Kiküszöböli a légcsavart és a gépet csupán a nagy sebességgel hátrafelé kiáramló levegősugár visszaható erejével hajtja előre.

Pontos szerkezeti részletek eddig nem váltak ismeretessé, annyit tudunk, hogy a gép orrán beáramló levegőt egy Isotta Fraschini gépkocsimotorral hajtott légsűrítő sűríti össze, majd benzinégők melegítik egy külön erre a célra kiképzett kamrában, ahonnan megfelelően formált csatornán áramlik ki nagy sebességgel. A visszahatás erejét a kiáramlási keresztmetszet változtatásával lehet szabályozni.

A géppel egyébként, ha majd biztos adatok állnak rendelkezésünkre, bővebben is foglalkozni fogunk, mivel a reakciós repülés jelentősége a jövő szempontjából beláthatatlan.

A gép legutolsó teljesítménye Milánó és Guidonia közötti távrepülés volt, ahol 475 km távolságot repült be 210 km/óra átlagsebességgel; ez azonban korántsem jelenti a gép teljesítményeinek teljes kihasználását.

Kétségtelen, hogy az olasz repülőműszak kutatás ismét nagyjelentőségű találmánnyal ajándékozta meg a világot és ez esetben talán be sem láthatjuk teljesen e találmány óriási jelentőségét.

(ne.)

LEICA

E. LEITZ - WETZLAR

MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELET (viszonteladók részére):

GAMMA KFT. Budapest, IV., Apponyi-tér 1

Sternberg hangszergyár

Hangszeripari és kereskedelmi R. T.

Budapest, Rákóczi-út 60.

Országos és világkiállításokon sokszorosan kitüntelve

Alapitották 1881 évben

Sternberg Testvérek cs. és kir. udvari hangszergyárosok

Az ország legnagyobb és legszebb rádió-, gramofon- és hangszerterme

Kérjük, közölje velünk pontosan

milyen hangszer érdekli?

És pedig : ***mert a különböző hangszerekről külön-külön árjegyzékek jelentek meg***

101. Vonós-hangszerek.
102. Pengető-hangszerek.
103. Fafuvó-hangszerek.
104. Rézfúvó- és verő-hangszerek.
105. Jazz-hangszerek.
106. Szájharmonikák.
107. Húzóharmonikák.
108. Tangóharmonikák.
109. Zongorák és pianinók.
110. Harmóniumok.
111. Cimbalmok.
112. Jelző-hangszerek.
113. Játék- és mech. hangszerek.
114. Gramofonok.
115. Gramofonlemezek jegyzéke.
117. Rádiók és zenegépek.
118. Hangerősítő berendezések.
119. Kottajegyzék.
120. Fizetési kedvezmények tájékoztatója.

Kívánatra bármelyiket készséggel megküldjük!

Hatvanéves vállalatunk eladási osztályain és műhelyeiben a legkiválóbb szakemberek állnak vevőink és megrendelőink szolgálatára. VÉTEL! CSERE! JAVITÁS!

Légoltalmi célokra hangerősítő berendezések és szirénák!

Krayer

LAKKOK FESTÉKEK

Krayer

GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK

BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34

TUNGSRAM KRYPTON

LIBIK ÉS TÁRSA

Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 30. Telefon: 118-927

MOTORSZELEPEK, MOTOR- ÉS REPÜLŐGÉPALKATRÉSZEK, CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS DURALUMINIUM SZEGECSEK stb.

A

MALERT

MAGYAR LÉGIFORGALMI RT

1941 évi forgalmának eredménye a statisztika tükrében:

	1940-ben:	1941-ben:	%-os emelkedés:
Repült kilométer.........	805.156	946.846	17·6
Szállított utasok száma	16.044	26.431	64·7
Szállított poggyász kg.	162.931	300.849	84·6
Szállított posta kg.......	90.544	196.106	116·6
Szállított áru kg..........	192.430	356.902	85·5

REPÜLJÖN!

ÁRUJÁT, POSTÁJÁT KÜLDJE LÉGIÚTON!

A XX. század egyik legnagyobb ajándéka az emberiségnek

AZ UTASREPÜLŐGÉP!

KIS HIREK

Karácsony békéje és szelíd szeretete újra elkerülte a földet. A parányi gyertyák lángocskái helyett ágyúk torka lobban, bombák robbannak, fegyverdörrenéstől hangos a világ. A kétezeréves Szeretet születése jubileumán elhalványul a csillagok pályája és zúgó, zakatoló, dübörgő motorok félelmetes zenéje zeng az angyalok kórusa helyett. A betlehemi jászol fényét letompítja a szétrombolt nagyvárosok sötétje és a felgyujtott falvak rémes tűzijátéka. Haláľhörgésbe, családanyák és családapák, hitvesek és gyermekek jajkiáltásába vész az angyalok glóriázó éneke. Fekete, véres karácsonyt ül a világ! De mint kétezer év távlatában is új rend születését várta az emberiség: most csakúgy várja a szenvedések és megpróbáltatások végét. Akkor évezredes pogányságon vágott rést a Szeretet eljötte, hisszük, hogy 1941 karácsonya a vörös pogányságot fogja elűzni és a fegyverropogáson és bombarobbanáson keresztül egy jobb, szociálisabb, békésebb világ pilléreit rakja le. Ezért az eljövendő szebb és jobb világért vállalja szívesen az emberiség nagyobb része a fekete, sötét, véres karácsonyt.

A vitorlázó rekorderek, *Király* István és *Méray-Horváth* Róbert, valamint *Laicha* László, *Szulinszky* Sándor és *Tassonyi* Edömér, akik nemzetközi ezüstkoszorús vitorlázó jelvényt nyertek, tiszteletére a MOVERO december 10-én bajtársi vacsorát rendezett. A bajtársi összejövetelen résztvett a magyar sportrepülés vezérkara is. *Ember* Sándor dr. képviselő, a MAeSz. elnöke *a kormányzót köszöntötte*, majd *Szeder* János, a MOVE országos elnöke üdvözölte a megjelent katonai és polgári előkelőségeket. Ezután *Ember* Sándor elnök a MAeSz nevében megemlékezett a MOVERO nemzetnevelő munkásságáról és hangsúlyozta, hogy az egyesület sportrepülői az egész magyar repülésügynek is díszére váltak. A nagyszabású ünnepi beszéd után *Ember* Sándor kiosztotta a vitorlázó rekordereknek és az ezüst koszorús teljesítmény jelvényeseknek a szebbnél-szebb díjakat. A kitüntettek nevében *Király* István köszönte meg a bensőséges szép ünnepélyt és az értékes díjakat.

Ifjú Repülő címmel most jelent meg a magyar fiúk repülőlapja, a *Magyar Szárnyak* testvérlapja. Az *Ifjú Repülő* mindenütt kapható. Ára 30 fillér. Mutatványszámot a kiadóhivatal (Budapest, VII., Király-u. 93.) kívánatra ingyen küld.

A honvédvezérkar főnöke pályázatot hirdet a szovjet elleni háborúról szóló hadinaplóra és fényképfelvételekre. A pályázatok a Vkf. 2. osztály (Budapest, I., Fortuna-u. 21.) címére küldendők. Határidő 1942 január 20.

A Tábori Ujság új, negyedik száma most jelent meg, amelyet a honvéd haditudósító század ad ki. Időszerű hírek, a *háború eseményeiről* szóló tudósítások teszik érdekessé a lapot, amelyet csak katonák kaphatnak.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

O. L., Arad. Írja, hogy szívesen vállalta a hontalanság keserű kenyerét és mindezt azért, hogy repülő lehessen. Sajnos, most már nem ajánlhatjuk a tovább-küzdést, mert túljutott a korhatáron. Foglalkozása azonban a haza szempontjából semmivel sem értéktelenebb, mint a repülőé. Azon a helyen, ahova a sors állította, kemény magyarokra van szükség, ne kergessen hát hiú reményeket, hanem törődjön bele sorsába. — **Olvasó, 12.862.** Szilas Tibor új könyve beszerezhető kiadóhivatalunk útján is. Ára kötve 6.80 pengő. A pénz előzetes beküldése ajánlatos.

Igali L. Megvan a mód arra, hogy a repülőtéri rádiójának hatáskörébe érkezve, szinte a földről vegyék át a repülőgép kormányzását, kijelölve, javítva az irányt és a magasságot. Vannak műszerek, melyek a hangrezgések a repülő alatt lévő földről való visszaverődése révén mutatják pontosan a gépnek a föld felett való pillanatnyi magasságát, méterre pontosan, úgyhogy a leszállás akkor is simán megy, ha a pilóta csak az utolsó másodpercekben kezdi látni a földet.

Matiné. Az utóbbi időben olyan sokan fordultak hozzánk matinérendezési ügyben, hogy ezúton kell közölnünk: a Magyar Szárnyak sehol nem rendez matinét vagy előadást. Egyelőre annyira el vagyunk halmozva munkával, hogy ilyesmire nem vállalkozhatunk. A vigadói előadást megismételjük a jövő év elején, de pontos időpontot most még nem közölhetünk. Az érdeklődők kísérjék figyelemmel lapunkat: az előadás időpontját idejekorán közölni fogjuk. — **Vitéz.** A dolognak utána járunk. Várjon türelemmel. — **Tóth Lajos.** Az Ifjú Repülő már megjelent. Ezentúl minden hónap első napján kapható.

Ezermester. Nincs igaza, mert a vasutak ma már mindenütt légféket használnak a fékezésre, melyet a mozdonyvezető működtet. A fékek vagy sürített levegővel, vagy légritkítással működnek. Tudott dolog, hogy személyvonatokon minden fülkéből meg lehet nyitni a fékvezeték szelepeit s veszély esetén bárhonnan minden utas megállíthatja a vonatot ezzel a vészfékkel.

Előfizetőinknek és olvasóinknak kellemes karácsonyi ünnepeket és boldog új esztendőt kíván a Magyar Szárnyak szerkesztősége és kiadóhivatala. Ugyancsak itt köszönjük meg előfizetőinknek és olvasóinknak a nekünk küldött jókívánságaikat.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

- Az Athenaeum Rt. mélynyomása, Budapest
Felelős: Kárpáti Antal igazgató



A FELHŐK VILÁGÁBAN

nincsen megállás, sem közbenső állomás. Az üzembiztonság és tartósság tehát különlegesen fontos. Ezért szereli a mótor- és repülőgépgyárak legnagyobb része az SKF csapágyakat, azt a gyártmányt, amelyet a sikeres óceánrepülések majdnem mindegyikénél használtak.

SKF SVÉD GOLYÓSCSAPÁGY R.-T., BUDAPEST, IX., ÜLLŐI-ÚT 55